Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 31 / 14. JULI 2021

F1: Mick Schumacher im Interview

Wann gibt's was Zählbares?

Formel E: New York City

Siege für Bird und Günther

WTCR: Aragón

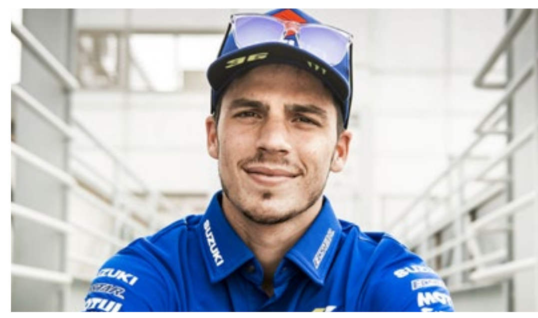
Tarquini jubelt endlich wieder

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 31



Nürburgring-Langstrecken-Serie

BMW dominiert beim Eifel-Doppelschlag



MotoGP-Interview: Joan Mir

Titelverteidigung immer noch möglich?



ADAC GT Masters: Zandvoort

Zwei Audi-Siege in den Nordsee-Dünen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

10 Formel E in New York City: Elektro-Fest vor der Manhattan-Skyline

FIA FE

26 WTCR-Tourenwagen-Weltcup in Aragon: Erste Siege für Tarquini und neuen Audi

WTCR



20 Rallye-Reportage aus Estland: Offroad-Sport mit Russen-Lastern

HONZA FRONEK

Editorial

Es ist vollbracht, zumindest auf dem Papier: Alle Parteien haben sich auf eine Konvergenz für die Topklassen im globalen Langstreckensport geeinigt.

Jetzt ging doch alles ganz schnell: Binnen vier Wochen haben sich alle Parteien im Langstreckensport auf die technischen Eckpunkte für eine Gleichstellung (Konvergenz) der beiden Topklassen LMH (Hypercars laut FIA-/ACO-Reglement) und LMDh (IMSA) geeinigt (siehe Seite 15). Da muss man erstens herzlich gratulieren, denn in der Vergangenheit wurde so etwas oft versprochen, aber nie gehalten. Der Unterschied war diesmal die Zeit, in der wir leben: Die Budgets im Motorsport stehen wegen der globalen Transformation der Automobilindustrie unter Druck. Genau genommen steht der ganze Motorsport unter Druck, denn die Perspektiven für eine Elektrifizierung des Rennsports sind aus technische Gründen mindestens zweifelhaft. Der Mittelweg für die Topklasse einigt sich auf ein umsichtiges Hybridmodell, das das Alte mit dem Neuen verbindet, ohne dass es dabei zu einem harten Bruch kommt.

Es steht außer Frage, dass diese Einigung eine blendende mittelfristige Perspektive für den Langstreckensport schafft: In der neuen gemeinsamen Topklasse werden ab 2022/23 drei Hersteller aus der Hypercar-Klasse (Toyota, Peugeot und Ferrari) mit einem technisch freizügigen Reglement und fünf Hersteller (Acura, Porsche, Audi, BMW und GM) aus der deutlich günstigeren US-Formel (LMDh) gegeneinander um Siege und Titel kämpfen. Damit sind acht(!) Hersteller fix – mitten in der größten Umbruchphase der Automobilgeschichte. Die schnelle und konstruktive Einigung könnte im Optimalfall sogar dazu führen, dass noch weitere Marken auf den rollenden Zug aufspringen: Renault und Mercedes evaluieren aufgrund des Kostendeckels in der Formel 1 ebenfalls einen Beitritt in die Hypercar-Klasse, dazu könnte der VW-Konzern weitere Marken auf Basis seiner LMDh-Gleichteilestrategie ins Rennen schicken, Stichwort Lamborghini und Bentley.

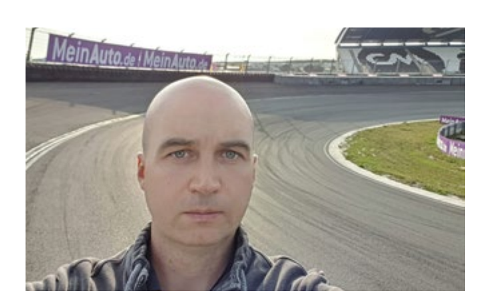
Zwölf Marken in Le Mans oder in Daytona – den Fans läuft schon jetzt das Wasser im Munde zusammen! Die Vernunft bricht sich auch im GT-Sport Bahn: Die GTE-Klasse für Werkssport wird mangels Masse bis Ende 2022 überall rasiert, die GT3-Autos übernehmen das Zepter, wo aktuell 13 Hersteller Fahrzeuge homologiert haben. Die beiden dominierenden Rennserien, die amerikanische IMSA-Meisterschaft und die Sportwagen-WM (WEC) mit dem Highlight Le Mans, werden in Zukunft also eher ein Platzproblem bekommen – wer hätte in diesen Zeiten ernsthaft eine solche Prognose gewagt?

Nörgler könnten jetzt anmerken, dass der Frieden womöglich brüchig sei und sich erst noch in der Realität beweisen müsse. Doch das ändert nichts an der Feststellung, dass sich alle Parteien – Hersteller und Regelgeber – zusammengerauft haben, um die großen Blockaden aus dem Wg zu räumen. Die Gleichstellung der beiden Topklassen LMH und LMDh ist die Basis für eine erfolgreiche Zukunft.

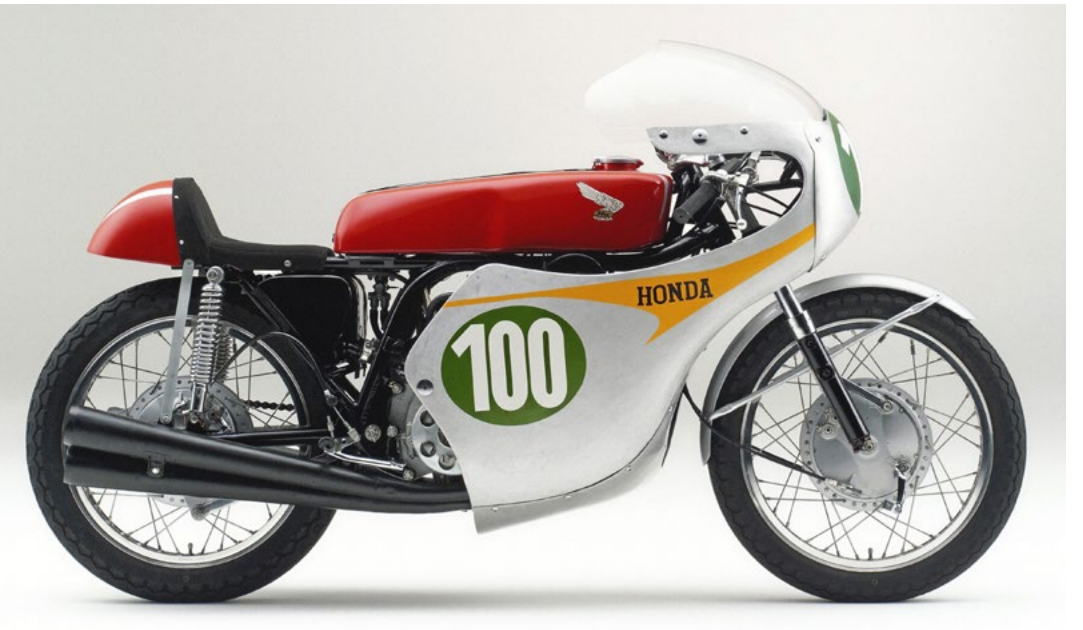
Marcus Schurig
Redakteur



ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT
MSa-Reporterin Bianca Leppert traf bei der Nürburgring Langstrecken-Serie Ex-BMW-Sportchef Jochen Neerpasch. Der Erfinder des ersten BMW-Junior-Programms betreut nun wieder die Youngster.



NASCAR-FEELING IN ZANDVOORT
Zum ersten Mal seit dem Umbau der Strecke in Zandvoort war Michael Bräutigam dort vor Ort, um über das ADAC GT Masters zu berichten. Beim Steilkurven-Trackwalk kam aber eher NASCAR-Feeling auf.



38 **Motorrad-Historie – vor 60 Jahren: Die Erfolge der Honda RC162**

HONDA



HAAS

Noch hat es nicht mit Punkten geklappt. Trotzdem kann Schumacher mit seinem Formel-1-Start zufrieden sein

HAAS

Mick Schumacher hat die ersten neun F1-Rennen seiner Karriere hinter sich gebracht. Im MSa-Interview zieht der Haas-Rookie Zwischenbilanz und wagt auch schon einen Blick nach vorne.

Von: **Tobias Grüner**

Vor der Saison war Ihre Vorfreude auf die Formel 1 groß. Ist die Euphorie nun etwas der Ernüchterung gewichen?
Nein, das ist immer noch alles da. Jedes Mal, wenn ich ins Auto einsteige, muss ich erst einmal realisieren, dass ich jetzt wirklich in einem Formel-1-Auto sitze. Das Fahren macht einfach so viel Spaß. Und auch die akribische Arbeit hinter den Kulissen bereitet mir jede Menge Freude.

Sie gelten als harter Arbeiter. Ist es da nicht frustrierend, wenn am Ende so wenig dabei rumkommt?
Wir wussten von Anfang an, dass es diese Saison schwierig sein würde. Aber die Arbeit ist ja nicht umsonst. Wenn es sich dieses Jahr nicht auszahlt, dann eben nächstes Jahr oder in den Jahren danach. Deshalb ist es für mich wichtig, nicht nachzulassen, auch wenn es auf der Strecke vielleicht mal schlecht aussieht.

Wie gut haben Sie sich in der Formel 1 eingelebt? Haben Sie unter den F1-Fahrern neue Freunde gefunden?
Das ist leider unter Covid-Bedingungen nicht so einfach. Da gibt es so viele Regeln, die man beachten muss. Aber ich verstehe mich zum Beispiel mit Esteban (Ocon) ganz gut, der ja auch in Genf lebt. Ich habe ein gutes Verhältnis zu den meisten Fahrern. Am Ende ist Sebastian (Vettel) aber derjenige, dem ich am nächsten stehe. Er ist mir eine große Hilfe – sowohl an der Strecke als auch abseits. Es ist einfach super, dass ich mich an jemanden wenden kann, der so viel Erfahrung hat und dabei einfach ein toller Mensch ist.

In den Juniorserien hat es mit ersten Erfolgen etwas länger gedauert. In der Formel 1 war der Speed sofort da. Gibt es dafür einen Grund?
Das weiß ich auch nicht genau. Es ist mir natürlich klar, dass

„Bin überzeugt, dass wir noch etwas Zählbares mitnehmen“

man in der Formel 1 nicht so viel Zeit bekommt. Da muss man sofort abliefern. Ich habe mich sofort sehr wohlgefühlt. Natürlich hat mir die gute Arbeit mit dem Team dabei geholfen, mich auf die ersten Rennen vorzubereiten.

Wie wichtig war die Ausbildungszeit bei Ferrari?
Natürlich sehr wichtig. Zu wissen, dass Ferrari hinter mir steht, hat mir viel Selbstvertrauen gegeben. Ich weiß, dass sie mir in jeder Situation helfen können.

Guenther Steiner hat mal gesagt, dass die Fahrer erst nach dem zehnten Rennen wissen, dass sie im ersten Rennen nichts wussten. Ist diese Erkenntnis bei Ihnen schon da?
Es geht nicht nur um das Wissen. Ich fühle mich mittlerweile viel wohler im Auto und kenne jeden Handgriff. Jeder Finger weiß, was er machen muss. Mit ist jetzt auch viel klarer, wie die ganzen Abläufe aussehen, was im Rennen passiert, was nach dem Rennen passiert und wie außerhalb der Rennstrecke gearbeitet wird.

Können Sie den Ingenieuren bei der Abstimmung immer genau sagen, was am Auto verändert werden muss, damit es Ihnen besser passt?
Das ist ein langer Prozess. Ich fühle mich schon sehr wohl im Auto. Aber beim Feinschliff gibt es natürlich immer Dinge, die man noch verbessern kann, damit ich das Auto am Ende so fahre, wie es gefahren werden muss. Das Team investiert da viel Zeit und Arbeit. Ich bin in diesen Prozess voll eingebunden und gebe auch immer meinen Senf dazu. Ich sage dann zum Beispiel auch, wenn ich bei einem Problem lieber einen anderen Weg probieren will.

Können Sie in Ihren jungen Jahren schon richtig fordernd gegenüber den Ingenieuren sein?
Definitiv. Ich sage natürlich nicht einfach, dass ich ihren Weg nicht so gut finde, sondern mache Vorschläge, wie man etwas vielleicht anders probieren könnte. Es ist mir wichtig, dass wir am Ende alle am gleichen Strang ziehen, um gemeinsam einen Schritt nach vorne zu machen.

Normalerweise sind Ingenieure skeptisch, wenn ein junger Fahrer Ansagen macht.
Das ist bei uns nicht so. Das Vertrauen ist voll da – sowohl von ihnen zu mir als auch von mir zu ihnen. Wir arbeiten sehr gut als Team zusammen. Und die Ingenieure sind extrem offen, wenn es darum geht, was ich zu sagen habe. Auch wenn ich natürlich noch nicht in jedem Fall alle Hintergründe kenne und es nicht immer zu 100 Prozent passt. Andersrum probiere ich auch Sachen auf der Strecke immer sofort aus, wenn mir die Ingenieure Vorschläge machen. Mir wurde gesagt, dass andere Fahrer das früher gar nicht gemacht haben. Die haben lieber ihren eigenen Kopf durchgesetzt.

> „Natürlich tappen wir mit zwei jungen Fahrern manchmal im Dunkeln. Aber irgendwann sehen wir in der Regel auch wieder Licht am Ende des Tunnels.“
>
> Mick Schumacher

Guenther Steiner ist ein sehr direkter Typ. Gibt es böse Worte, wenn man das Auto nicht heil zurückbringt?
Das kommt immer darauf an. Wenn man es wie in Paul Ricard trotzdem ins Q2 schafft, dann macht es die Situation natürlich etwas leichter. Aber das ist natürlich keine Entschuldigung dafür, dass man das Auto rauswirft.

Ihren Teamkollegen haben Sie klar im Griff. Wünscht man sich nicht manchmal eine stärkere Messlatte, von der man mehr lernen kann?
Natürlich tappen wir mit zwei jungen Fahrern in manchen Situationen etwas im Dunkeln. Aber da wir beide so hungrig sind und so hart arbeiten, kommen wir in der Regel irgendwann auch zu dem Punkt, wo wir Licht am Ende des Tunnels sehen.

Aber ginge der Lernprozess nicht schneller mit einem erfahrenen Teamkollegen?
Das war eine Entscheidung des Teams, mit zwei jungen Fahrern in die Saison zu gehen. Und ich stehe voll hinter dieser Entscheidung.

Wegen Corona können Sie nur selten nach England. Wie sehr erschwert das die Arbeit mit den Ingenieuren?
Wenn Covid nicht wäre, würde ich sicher viel mehr Zeit dort mit dem Team verbringen. Zum Glück haben wir auch ein paar Leute in Italien, wo die Anreise etwas einfacher ist. Ich hoffe einfach, dass sich die Lage in den nächsten Monaten etwas beruhigt.

Ihr Vater kannte früher alle Mechaniker persönlich und hat sich auch um ihre Probleme gesorgt. Versuchen Sie auch so ein enges Verhältnis mit Ihren Jungs zu pflegen?
Natürlich wäre das schön, auch mal die Familien kennenzulernen und zu wissen, was sie privat machen. Man will die Leute ja persönlich kennen, mit denen man zusammenarbeitet. Das ist aber in der aktuellen Situation nicht so einfach. Wir versuchen, die Zeit mit Bildern auf dem Handy zu überbrücken.

Wie gut ist die Moral im Team, wenn man mit null Punkten Letzter ist? Hängen da schon die Köpfe?
Nein, gar nicht. Das Team ist weiter extrem motiviert. Wenn man zum Beispiel an Baku zurückdenkt, wo wir an Williams vorbeigehen konnten und Platz 9 erobert haben, da haben sich alle sehr gefreut. Da konnte man sehen, wie viel ihnen das bedeutet. Natürlich ist es auch mein Ziel, am Ende vor Williams zu landen. Ich hoffe, wir schaffen das noch.

Vor der Saison lautete Ihr Ziel, Punkte zu sammeln. Die Zuverlässigkeit im Feld war zuletzt aber immer sehr hoch. Wie groß ist die Zuversicht, dass es noch klappt?
Es gibt bestimmt noch ein paar Rennen, wo es Chaos geben könnte. In Baku waren wir schon sehr nah dran, trotz einiger Probleme, die wir selbst hatten. Ich bin überzeugt, dass wir noch etwas Zählbares mitnehmen. Wir sind ja jetzt gerade erst das neunte von 23 Rennen gefahren.

In schwierigen Zeiten vertröstet Ihr Teamchef gerne auf 2022. Sind Sie in die Entwicklung des neuen Autos schon eingebunden?
Ich arbeite schon sehr eng mit den Ingenieuren in der Fabrik für das 2022er Projekt zusammen. Da bin ich also voll eingebunden.

Ihr Vater war auch für ausschweifende Meisterpartys bekannt. Sie gelten eher als ruhiger Typ. Können Sie auch richtig feiern, wenn es irgendwann mal etwas zu feiern gibt?
Ich bin normalerweise derjenige, der eine Party entweder früher verlässt oder die ganze Nacht durchmacht. Dazwischen gibt's bei mir nichts. Da müsst Ihr Euch dann selbst überzeugen, wenn es so weit ist. ■



Mick Schumacher

Geburtstag: 22. März 1999
Geburtsort: Vufflens-le-Château (CH)

KARRIERE
2008–2014: Kart
2015/2016: deutsche Formel 4
2015–2017: MRF Formel 2000
2016: italienische Formel 4
2017/2018: Formel-3-EM (1.)
2019/2020: Formel 2 (1.)
2021: Formel 1 (Haas)

Hobbys
Radfahren, Hund

Das Auto, dein Feind



Da hilft kein Beten: Ricciardo macht nur kleine Fortschritte bei McLaren

WILHELM

Daniel Ricciardo kommt einfach nicht in Schwung. Der Australier hat Probleme, sich mit seinem McLaren anzufreunden. Er weiß jetzt, wie sein Auto tickt, aber es fällt ihm schwer, das umzusetzen.

Von: **Michael Schmidt**

Das hätte so keiner erwartet. Am allerwenigsten McLaren. Daniel Ricciardo wird vom Hoffnungsträger zum Sorgenkind. Nach neun Grands Prix steht es im Training 6 : 3 und nach Punkten 101 : 40 für Lando Norris. Während Norris in Spielberg zum dritten Mal auf dem Podium stand, hat sein erfahrener Teamkollege noch kein einziges Mal zweistellig gepunktet. Sein bestes Resultat ist ein sechster Platz.

Nach dem Abgang von Carlos Sainz zu Ferrari sollte Daniel Ricciardo McLaren noch mehr Stabilität geben. Der siebenfache GP-Sieger brachte die Erfahrung von fast 190 GP-Starts mit, er hatte im direkten Duell Sebastian Vettel, Nico Hülkenberg und Esteban Ocon geschlagen und Max Verstappen mehr Gegenwehr geboten als bislang jeder andere. Der 32-jährige Australier schien die ideale Ergänzung zu dem 21-jährigen Norris und eine verlässliche Referenz für die Ingenieure.

Jetzt braucht Ricciardo die Hilfe der Ingenieure um herauszufinden, warum der McLaren MCL35M und er einfach nicht zusammenfinden. Der Zeitverlust auf den Teamkollegen ist teilweise eklatant. In Spielberg qualifizierte sich Norris beide Male in den Top 4 und verfehlte beim zweiten Mal die Pole-Position nur um 48 Tausendstel. Ricciardo scheiterte beide Male im Q2 und verlor dort im direkten Vergleich mit Norris 0,510 respektive 0,304 Sekunden. Über die Renndistanz fehlten ihm im ersten Spielberg-Grand Prix 45,225 Sekunden, im zweiten 40,376 Sekunden.

> „Ich muss lernen die Stärken des McLaren zu nutzen, und dort, wo das Auto nicht so gut ist, es nicht mit Gewalt zu überfahren. Das braucht Zeit.“
>
> Daniel Ricciardo

Überhaupt fuhr der frühere Red-Bull-Schützling nur zweimal auf Augenhöhe mit seinem Stallrivalen. In Barcelona lag er das ganze Wochenende vor ihm. Beim GP Frankreich war der Rückstand mit 0,130 Sekunden im Training und mit 11,825 Sekunden im Rennen erträglich. Beides sind Rennstrecken mit flüssigen Kurven, und das erklärt einen Teil des Problems. Je schärfer es ums Eck geht, je mehr gebremst werden muss, umso größer die Probleme von Ricciardo. Er muss sich bei jedem Bremspunkt einreden, zuerst das Bremsmanöver abzuschließen, bevor er einlenkt. „Daniel verliert ab dem Moment, an dem er auf die Bremse geht, Zeit auf Lando. Und das in jeder Kurve“, erzählt Teamchef Andreas Seidl.

Renault aus dem Kopf

Der Strahlemann aus Perth hat sein Lächeln verloren. Er selbst ist überrascht, dass der Weg der Anpassung so steinig ist: „Hin und wieder habe ich saubere Runden, aber selbst im Rückblick das Gefühl, dass es da noch Kurven gibt, in denen ich besser hätte fahren können. Deshalb kann ich noch nicht sagen, dass ich das Problem gelöst habe. Es fehlt noch ein bisschen das absolute Vertrauen.“ Einen Fortschritt notiert der neue McLaren-Pilot auf jeden Fall: „Seit dem GP Frankreich habe ich den alten Renault nicht mehr im Kopf, wenn ich McLaren fahre.“

Ricciardo hatte beim Wechsel von Red Bull zu Renault 2019 zwar auch ein paar Anlaufschwierigkeiten, doch die be-

schränkten sich auf das Gefühl auf der Bremse und waren nach fünf Rennen aus der Welt geschafft. Das ist diesmal anders. „Bei Renault hatte ich das Gefühl, dass ich meinen alten Fahrstil behalten kann und mich nur an die Tatsache gewöhnen muss, dass der Renault ein bisschen weniger Grip hat als der Red Bull. Im Vergleich zwischen dem Renault und dem McLaren sind die Unterschiede größer. Irgendwie scheint mein natürlicher Fahrstil mit dem McLaren nicht so zu harmonieren. Entweder wie ich auf der Bremse einlenke oder aufs Gas steige. Das Auto reagiert nicht so darauf, wie ich das gewohnt bin."

Was will das Auto von mir?

Im ersten Schritt versuchte Ricciardo herauszufinden, was dieser McLaren verlangt, um schnell damit zu fahren. „Das Verstehen ist nicht so einfach. Es gibt Kurven, da kann ich meinen Instinkten folgen, aber auch andere, da muss ich vorher darüber nachdenken, wie ich fahren muss, um die Stärken des Autos voll auszuschöpfen. Es gibt Momente, da fahre ich durch eine Kurve und denke mir: geil. Eine Runde später fahre ich die gleiche Kurve und sage zu mir: gar nicht geil. Und ich frage mich: Warum mag das Auto das nicht? Ich muss mich dann dazu zwing<en, so zu fahren, wie es das Auto gerne hätte."

Dem Australier ist klar, dass er gerade im ersten Teil der Kurve einige seiner Gewohnheiten aufgeben muss: „Ich hatte in den letzten zehn Jahren Erfolg in diesem Sport und will nicht plötzlich alles aufgeben, was mich dorthin gebracht hat. Deshalb würde ich gerne meine Instinkte weiter nutzen. Auf der anderen Seite wäre es engstirnig zu sagen: So wie ich es mache, ist es richtig. Ich muss lernen die Fakten anzuerkennen. Lando zeigt mir ja, dass das Auto mit einer anderen Fahrtechnik sehr gut funktioniert." Wie Sebastian Vettel hat auch Ricciardo den Verdacht, dass die neue Reifengeneration dazu wahrscheinlich mehr beiträgt als das Auto selbst. Das, was Vettel mit Charles Leclerc bei Ferrari erlebte, macht Ricciardo heute mit Norris durch.

Vielleicht liegt es auch daran, dass die junge Generation in ihrer Freizeit regelmäßig am Computer Rennen fährt. Ricciardo mag das eigentlich nicht so, verspricht aber: „Ich werde versuchen herauszufinden, ob das eine Hilfe sein kann." Er muss schnell eine Lösung finden. McLaren kann sich im Duell mit Ferrari nicht leisten, nur mit einem Fahrer hoch zu punkten. ■



WILHELM

Wachablösung: Norris überholt Ricciardo in Paul Ricard



WILHELM

Auf der Suche nach der Ideallinie: Ricciardos Fahrstil passt nicht zum Auto



MOTORSPORT IMAGES

Wo ist das Lächeln geblieben? Ricciardo unter Druck



WILHELM

Perfekte Mischung: Erfahrung und junger Angaser



Rennen im Doppelpack: Sprint am Samstag, Grand Prix am Sonntag

WILHELM

Drei Tage Action

Beim GP England debütiert der Sprint am Samstag. Wir sagen Ihnen, was Sie wissen müssen.

Von: **Michael Schmidt**

Vorneweg der Name. Das, was da beim GP England uraufgeführt wird und die Formel-1-Welt auf den Kopf stellen soll, heißt weder Sprintrennen noch Sprintqualifikation. Der eine Name war dem F1-Management zu irreführend, der andere zu sperrig. Ab sofort wird der neue Programmpunkt kurz und bündig „Sprint" genannt.

Am Qualifikationsmodus wurde in der Formel 1 schon oft herumgedoktert. Seit 2006 hat sich das K.-o.-System in drei Segmenten durchgesetzt. Und trotzdem wollen die Rechteinhaber ihre Show mit neuen Elementen auffrischen. Ausgangspunkt war die Frage: Wie können wir den Fans an allen drei Tagen Action bieten, dem Fernsehen und den Medien Stoff für Geschichten und den Veranstaltern einen Bonus, für den sie natürlich bezahlen müssen? So kam am Ende die Idee eines Sprintrennens als Zugabe zu der traditionellen Qualifikation ins Gespräch. Drei Rennen sind vorgesehen. Der größte Fan des neuen Formats ist mittlerweile Formel-1-Chef Ross Brawn.

Das Win-win-Geschäft

Der frühere Ferrari-Technikdirektor und Mercedes-Teamchef erklärt, warum der Sprint ein Win-win-Geschäft ist. „Wir haben jeden Tag einen Höhepunkt. Am Freitag die Qualifikation, am Samstag den Sprint, am Sonntag den Grand Prix. In der Hoffnung, dass dieser Ablauf Überraschungen und mehr Spannung bringt."

Der größte Eingriff in das übliche Prozedere ist der vorgezogene Parc fermé. Die Teams haben Freitagmittag nur eine Stunde Zeit, ihre Autos optimal abzustimmen und sich auf die Qualifikation am Abend vorzubereiten. Danach dürfen nur noch Frontflügel und Reifendruck geändert werden. Fehler im Setup sind irreversibel. „Die Teams werden weniger gut vorbereitet sein", verspricht Brawn. Im zweiten Training am Samstag werden ausschließlich Longruns absolviert, um die Haltbarkeit der Reifensorten zu checken.

Insgesamt gibt es 12 statt 13 Reifensätze pro Fahrer. Sechs Soft, vier Medium und zwei Hart. Für die Qualifikation bekommt jeder Fahrer fix vier Garnituren Soft. Andere Mischungen sind nicht erlaubt. Das Qualifikationsergebnis bestimmt die Startaufstellung für den Sprint am Samstagabend. Er geht über mindestens 100 Kilometer. In Silverstone sind das 17 Runden. Die Reifenwahl für den Sprint ist frei. Die Mercedes-Strategen erwarten, dass alle den Medium-Reifen wählen. Mit dem kommt man ohne Stopp über die Distanz. Brawn wirbt: „Das wird Rennsport wie früher. Keine Boxenstopps, kein Kommandostand, der mitredet, nur 40 Kilogramm Sprit im Tank, Vollgas von der ersten Runde. Der Fahrer sind auf sich allein gestellt."

> **!** Jeder Tag ein Höhepunkt. Das soll der Formel 1 neue Fans gewinnen, ohne die alten zu verärgern. Am Ende gewinnt immer noch der Beste.

Der Sieger vom Samstag bekommt keinen Pokal und keine Siegerehrung, dafür drei Punkte. Ihm gehört faktisch und statistisch die Pole-Position. Alle 20 Starter dürfen sich zum Rennen die Reifen frei auswählen. Die Regel, dass der Q2-Reifen der Startreifen ist, entfällt. Die Möglichkeiten für Reparaturen am Auto sind begrenzt. Am Freitagabend die Kupplung, nach dem Sprint Bremsen, Zündkerzen, Filter, der Tausch defekter oder beschädigter Teile. Alle Strafen, egal wann sie anfallen, gelten nur für das Hauptrennen. „Der Grand Prix wird immer noch der Höhepunkt des Wochenendes sein. Wir werden ihn mit dem Sprint nicht kannibalisieren", verspricht Brawn.

Keine Angst vor Prozession

Das Superhirn der Formel 1 hat auch keine Angst, dass der Sprint eine Prozession wird. „Echte Rennfahrer fahren nicht hintereinander her." Brawn beruhigt die Traditionalisten: „Das ist ein Versuch, neue Fans anzulocken, ohne die alten zu verärgern. Wir brechen nicht mit der DNA der Formel 1. Es gewinnt immer noch der Beste. Am Ende der Saison werden wir Bilanz ziehen. Wenn es funktioniert, wird es nächstes Jahr wahrscheinlich mehr davon geben." Der zweite Versuch startet in Monza. ■

Formel 1

GP Australien abgesagt

Wie schon im Vorjahr wird die Formel 1 diese Saison kein Rennen in Australien austragen. Das Grand-Prix-Wochenende in Melbourne wurde frühzeitig aus dem Kalender gestrichen.

Von: **Tobias Grüner**

Die lokalen Corona-Auflagen lassen eine Durchführung des Rennens im Albert Park auch in diesem Jahr nicht zu. Wegen des langen Vorlaufs für den Aufbau der Strecke musste die am 21. November geplante Veranstaltung jetzt schon aus dem Kalender gestrichen werden. Die F1-Bosse bemühen sich aktuell, den Umfang der WM wieder auf die ursprüngliche Zahl von 23 Rennen zu erhöhen. Es gebe eine Reihe von Optionen, heißt es.

Auch Japan steht weiter auf der Kippe, obwohl die Chancen von Suzuka durch die Olympischen Spiele in Tokio etwas gestiegen sind. Das Rennen in São Paulo ist ebenfalls nicht fix. Viele Länder schreiben für Brasilien-Besucher strenge Quarantäne-Auflagen vor. Um das Event zu retten könnte die Reihenfolge der Amerika-Rennen noch einmal umgestellt werden.

Die Liste der Ersatzkandidaten für Australien ist begrenzt. So spät im Jahr fallen europäische Rennstrecken aus klimatischen Gründen aus. Möglich wäre kurz vor dem Finale in Saudi Arabien und Abu Dhabi noch ein weiterer Stopp in der Golf-Region. ■



AUS GP

Melbourne hatte kürzlich extra für die Formel 1 die Strecke umgebaut

Formel 1

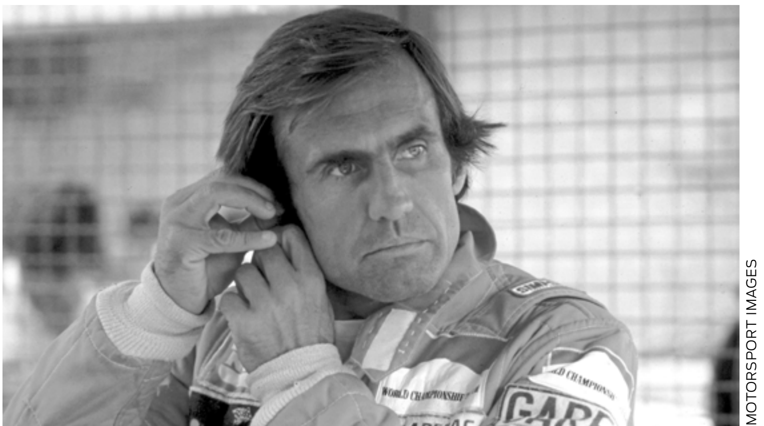
Trauer um Reutemann

Argentinien trauert um Carlos Reutemann. Der Vize-Weltmeister von 1981 starb am 7. Juli nach kurzer, schwerer Krankheit in einem Krankenhaus in Santa Fé. Reutemann war Argentiniens zweiterfolgreichster Rennfahrer.

Von: **Michael Schmidt**

Carlos Reutemann war nie Weltmeister, und doch zählte er zu den Großen seiner Zeit. Der Sohn Schweizer Einwanderer bestritt 146 Grands Prix, siegte zwölf Mal und stand sechs Mal auf der Pole-Position. Das erste Mal gleich bei seinem Debüt 1972 in Argentinien. Reutemann beendete 1975, 1978 und 1980 die WM als Dritter und schrammte 1981 um einen Punkt am Titel vorbei. Zu Halbzeit der Saison sah er wie ein sicherer Weltmeister aus. Doch dann flatterten die Nerven, und sein Rennstall versagte ihm die Unterstützung. Für Frank Williams war Alan Jones die Nummer eins.

Reutemann kam nie über diese Enttäuschung hinweg. Erst spät gab er Williams die Zusage für 1982. Nach einem zweiten Platz in Südafrika und einer Startkollision in Brasilien trat „El Lole", wie er in Argentinien genannt wurde, völlig überraschend zurück. Ein Grund könnte auch der beginnende Falkland-Krieg gewesen sein. Reutemann hatte schon da eine Politiker-Karriere im Sinn. Er verabschiedete sich vom Rennsport mit einem dritten Platz beim Rallye-WM-Lauf in Argentinien. Nach zwei Amtszeiten als Gouverneur seiner Heimatstadt Santa Fé sollte er 2003 als Staatspräsident kandidieren. Reutemann lehnte ab. 2017 erkrankte er an Leberkrebs. Spätfolgen holten ihn jetzt ein. Nach fünfwöchigem Krankenhausaufenthalt starb Reutemann im Alter von 79 Jahren an inneren Blutungen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Carlos Reutemann ist im Alter von 79 Jahren in seiner Heimat gestorben

NACHRICHTEN

PROMI-AUFLAUF
Beim Goodwood Festival of Speed tummelte sich am vergangenen Wochenende viel Formel-1-Prominenz. Lando Norris und Daniel Ricciardo durften den McLaren MP4/5B von Ayrton Senna probefahren. Esteban Gutierrez und Anthony Davidson führten den zwei Jahre alten Mercedes AMG W10 vor. Von den alten Haudegen waren unter anderem Mario Andretti, John Watson, Emerson Fittipaldi und Jackie Stewart vor Ort.

FALLOWS MUSS BLEIBEN
Red-Bull-Teamchef Christian Horner will Aerodynamik-Chef Dan Fallows nicht frühzeitig aus seinem Vertrag entlassen. Der Ingenieur soll seinen neuen Job bei Aston Martin frühestens Mitte 2023 antreten. „Vielleicht können wir ja einen Deal mit den Motoren-Ingenieuren machen, die wir von Mercedes verpflichtet haben", schlug Sportchef Helmut Marko vor.

DEUTLICHER PS-VERLUST
Die FIA hatte den vier Motorenherstellern der Formel 1 im Frühjahr jeweils 200 Liter eines klimaneutralen Kraftstoffs zu Testzwecken zur Verfügung gestellt. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda ließen ihre Motoren mit dem auf der Basis biologischer Abfälle hergestellten Sprit auf ihren Prüfständen laufen. Ergebnis: Ein Leistungsverlust von 60 bis 80 Kilowatt (80 bis 110 PS). Die V6-Turbos wurden jedoch nicht an den Sprit-Prototypen angepasst.

IGORA DRIVE VERLÄNGERT
Der GP Russland wird 2023 nach St. Petersburg umziehen. Dafür wird die derzeit 4,086 Kilometer lange Rennstrecke mit dem Namen „Igora Drive" um einen Kilometer verlängert. Laut FIA-Rennleiter Michael Masi bekommt der Kurs eine zusätzliche Schleife. Dadurch werden die Zielgerade und Gegengerade länger und bieten bessere Überholmöglichkeiten.



Hafenrundfahrt

Trotz der weiterhin strengen Corona-Auflagen durfte die Formel E das Hafengelände im Stadtteil Brooklyn nutzen

FORMEL E

Der Deutsche Maximilian Günther (BMW) und der Brite Sam Bird (Jaguar) sicherten sich die Siege bei der Rückkehr der Formel E nach New York. Sowohl in der Fahrer- als auch in der Teamwertung wurden zum wiederholten Male fleißig die Plätze durchgemischt.

Von: **Philipp Körner**

Joachim Ringelnatz, ein für eher skurrile Verse bekannter deutscher Dichter, notierte einmal: „Sicher ist, dass nichts sicher ist. Selbst das nicht.“ Und beschrieb damit recht passend die aktuelle Saison der Formel E. Denn in beiden Wertungen der Weltmeisterschaft geht es weiterhin sehr eng zu, und schon ein gutes Wochenende reicht, um sich an die Spitze zu setzen. Klare Favoriten im Kampf um die Titel? Gibt es immer noch nicht. Das bestätigte auch die erste Qualifikation am Samstag, in der sich Rookie Nick Cassidy (Virgin-Audi) die Pole-Position sicherte. Dahinter reihten sich Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah), Alex Lynn (Mahindra) und der beste Deutsche Maximilian Günther (BMW) ein.

Der Neuseeländer Cassidy startete souverän in den ersten von zwei New-York-Läufen, der trotz des typischen Auffahrens in der Haarnadel-Kurve überraschend geordnet begann. Über die beiden Attack-Mode-Phasen hinweg hielt sich Cassidy daraufhin zwar in der Führung, aber musste verfolgen, wie sich hinter ihm eine größere Verfolgergruppe aufstaute, die von Vergne angeführt wurde. Der Franzose hatte in den ersten beiden Renndritteln mehr Energie gespart und konnte Cassidy so in den letzten zehn Minuten immer stärker unter Druck setzen.

Die entscheidende Szene des ersten Rennens ereignete sich dann 7,5 Minuten vor Ablauf der Zeit, als Vergne im goldenen DS-Techeetah den strauchelnden Cassidy in der Haarnadel-Kurve nach außen drückte – und so unfreiwillig die Tür für Maximilian Günther öffnete. Der gebürtige Oberstdorfer nutzte die Einladung sofort und ging an den beiden Streithähnen vorbei. Sein BMW, der vom US-Team Andretti Autosport eingesetzt wird, hatte in den letzten Minuten die meiste Energie in der Spitzengruppe übrig und war nicht mehr zu schlagen. Die Top 3 komplettierten Jean-Éric Vergne und der auf Platz 7 gestartete Lucas di Grassi (Audi). Nick Cassidy lief auf Rang 4 ins Ziel ein. Der zweite Audi-Pilot René Rast lieferte mit einer starken Aufholjagd von Startplatz 22 auf Position 10 außerdem eine erwähnenswerte Leistung ab. Pech hatte hingegen der noch als Meisterschaftsführender angereiste Edoardo Mortara (Venturi-Mercedes), der mit Platz 14 die Punkteränge verpasste.

„Am Ende hatte ich in der Spitzengruppe die meiste Energie übrig. Nach dem Überholen war ich so in einer komfortablen Situation.“

Maximilian Günther

Mit Sieg an die Spitze

Die Qualifikation am Sonntag stand klar im Zeichen der Jaguar: Sam Bird und Mitch Evans fuhren die ersten beiden Startplätze für die Briten heraus. Nick Cassidy war der drittschnellste Fahrer. Und mit Pascal Wehrlein (Platz 4) und André Lotterer (Platz 6) waren zum ersten Mal zwei Porsche in der Superpole vertreten. Obwohl Cassidy für kurze Zeit auf Platz 2 lag, gewannen die beiden Jaguar den Start in den zweiten Lauf, der jedoch schon in der ersten Runde neutralisiert werden musste. Jean-Éric Vergne war nicht vom Fleck gekommen, nachdem er schon die Qualifikation wegen eines elektronischen Problems aufgeben musste.

Während sich Bird beim Restart leicht absetzen konnte, dauerte das Neuseeland-Duell Evans gegen Cassidy weiter an. In den



FORMEL E

Andretti Autosport, das BMW-Einsatzteam, feierte dank Günther einen Heimsieg



FORMEL E

Auch in der kommenden Saison gastiert die Formel E wieder im Big Apple



PORSCHE

Beide Autos in der Superpole und reichlich Punkte – starker Sonntag für Porsche

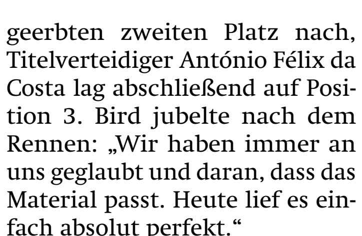


FORMEL E

Der Jaguar-Pilot Sam Bird schwebte beim zweiten Rennen über der Konkurrenz

beiden Attack-Mode-Phasen gab es an der Spitze wie gewohnt einige Verschiebungen, doch Bird ging sowohl mit der Führung als auch mit einem minimal besseren Verbrauch aus dem mittleren Rennteil hervor.

Mitch Evans konnte zwar ebenfalls seine Startposition halten, doch kurz vor Schluss rutschte er mit nachlassenden Hinterreifen in die Mauer. Der daraus folgende Aufhängungsschaden warf ihn aus den Punkten. Nick Cassidy holte dementsprechend die am Samstag knapp verpasste Podiumsfeier mit dem geerbten zweiten Platz nach, Titelverteidiger António Félix da Costa lag abschließend auf Position 3. Bird jubelte nach dem Rennen: „Wir haben immer an uns geglaubt und daran, dass das Material passt. Heute lief es einfach absolut perfekt."



Die Porsche-Piloten Pascal Wehrlein und André Lotterer beendeten das elfte Saisonrennen auf den Plätzen 4 und 5. Nachdem Mortara auch wegen einer Kollision wieder punktlos blieb, sprang Bird auf Rang 1 der Fahrerwertung. Bei den Teams führt nun die Audi-Kundenmannschaft von Virgin. Die beiden abschließenden Doubleheader sind in London (24./25.7.) und Berlin (14./15.8.) angesetzt.

Beide Städte sind auch Teil des nächstjährigen Kalenders, wie der FIA World Motor Sport Council vergangene Woche bestätigt hat. Die Formel-E-Saison 2022 beginnt Ende Januar in Saudi-Arabien und wird insgesamt 16 Rennen umfassen. Falls die Corona-Pandemie diesmal keinen Strich durch die Rechnung der Serienplaner macht, stehen mit Kapstadt, Vancouver und dem neuen Finalort Seoul (13./14. August) gleich drei neue Stadtkurse auf dem Programm. Der noch nicht bestätigte neunte Lauf soll mit Jakarta ebenfalls auf einer neuen Strecke ausgetragen werden. Noch ist die Hauptstadt Indonesiens aber nicht offiziell bestätigt, einen Vertrag soll es bereits geben. Nach den Abschieden von Audi und BMW am Ende der aktuellen Saison steht für die Formel E für das kommende Jahr dann eh eine größere Zäsur an. Nicht nur auf der Strecke wird es in den kommenden Wochen und Monaten also spannend. ■

FORMEL E IN NEW YORK/USA

1. Rennen, 38 Runden à 2,320 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Maximilian Günther	46.24,747 min
2.	Jean-Éric Vergne	+ 2,072 s
3.	Lucas di Grassi	+ 2,832 s
4.	Nick Cassidy	+ 4,623 s
5.	Robin Frijns	+ 5,239 s
6.	Sébastien Buemi	+ 6,370 s
7.	Oliver Rowland	+ 6,581 s
8.	André Lotterer	+ 7,826 s
9.	Sam Bird	+ 8,489 s
10.	René Rast	+ 11,917 s

2. Rennen, 37 Runden à 2,320 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Sam Bird	46.15,909 min
2.	Nick Cassidy	+ 4,167 s
3.	António Félix da Costa	+ 4,840 s
4.	Pascal Wehrlein	+ 7,154 s
5.	André Lotterer	+ 7,762 s
6.	Alexander Sims	+ 16,286 s
7.	Norman Nato	+ 24,983 s
8.	Robin Frijns	+ 25,084 s
9.	Alex Lynn	+ 25,405 s
10.	Maximilian Günther	+ 26,009 s

WM-STAND FAHRER

1.	Sam Bird	81 Punkte
2.	A. Félix da Costa	76
3.	Robin Frijns	76
4.	Edoardo Mortara	72
5.	Nick Cassidy	70
6.	Jean-Éric Vergne	68
7.	René Rast	61
8.	Mitch Evans	60
9.	Pascal Wehrlein	60
10.	Nick de Vries	59

WM-STAND TEAMS

1.	Virgin-Audi	146 Punkte
2.	DS-Techeetah	144
3.	Jaguar	141
4.	Audi	115
5.	Mercedes	113
6.	BMW	108
7.	Porsche	92
8.	Venturi-Mercedes	89
9.	Nissan	79
10.	Mahindra	78

BMW hoch zwei



Christian Krognes, Ben Tuck und David Pittard holten den ersten Saisonsieg für Walkenhorst

Es war der zweite Doubleheader in der Geschichte der Nürburgring Langstrecken-Serie, und gleich zwei Mal sackte BMW den Sieg ein. Am Samstag beeindruckten die Junioren, am Sonntag erntete Walkenhorst zum ersten Mal in dieser Saison die Lorbeeren und stellte nebenbei einen neuen Rekord auf.

Von: **Bianca Leppert**

Kurz vor der Rente brennt der BMW M6 GT3 noch einmal ein Feuerwerk ab. Die Bilanz: Nach dem 24h-Rennen Nürburgring hat keine andere Marke gewonnen. Sowohl der Sieg beim vierten, fünften als auch sechsten Lauf geht auf das Konto der Bayern. Zwei Mal waren die BMW-Junioren im vom Team RMG eingesetzten Auto erfolgreich, zuletzt Walkenhorst.

Nach dem ersten Sieg bei NLS 4 gab es bereits eine Änderung der Balance of Performance mit 15 mbar weniger Ladedruck, doch die Youngster Max Hesse, Neil Verhagen und Dan Harper waren zum Auftakt des NLS-Doubleheaders am Samstag nicht zu stoppen. Nach der Reifeprüfung bei NLS 4 haben sie unterstrichen, dass sie bereits in ihrem ersten GT3-Jahr zu den Profis gehören. Kein Wunder, denn das Ausbildungsprogramm der Rookies ist auch außergewöhnlich. Das Trio wohnt sogar am Nürburgring und teilt sich dort ein gemeinsames Haus.

Junioren wieder vorn

Nach 28 Runden hatte man am Samstag bereits 1.16,510 Minuten Vorsprung auf den zweitplatzierten HRT-Mercedes von Hubert Haupt, Patrick Assenheimer und Adam Christodoulou. „Es ist dasselbe Ergebnis wie letztes Mal, aber dieses Mal hatten wir keine Strafen drin", meinte Dan Harper. „Max und Neil haben wirklich einen tollen Job gemacht, und das gesamte BMW Team RMG ebenfalls."

Auch bei HRT war man mit Platz 2 glücklich. „Es gab viele Code-60-Phasen und viele enge Situationen. Aber mit dem Ergebnis sind wir glücklich", so Hubert Haupt, Teamchef und Fahrer in

> „Es ist dasselbe Ergebnis wie letztes Mal, aber dieses Mal hatten wir keine Strafen drin. Max, Neil und das Team RMG haben einen tollen Job gemacht."
>
> Dan Harper, BMW-Junior

Personalunion. Zumal man in der Boxengasse 20 Sekunden verloren hatte, weil ein anderes Auto die Tanksäule blockierte.

Dahinter reihte sich mit weiteren fünf Sekunden Rückstand der Phoenix-Audi von Vincent Kolb und Frank Stippler ein. Kolb stand zunächst nach dem Rennen noch unter Beobachtung, weil ihm beim Überholen ein Fehler vorgeworfen wurde. Die Situation klärte sich aber schnell und man durfte den dritten Platz feiern. „Der Start war nicht einfach", meinte Frank Stippler. „Kuba (Giermaziak) hat leicht verzögert und ich bin in die Falle getappt und zurückgefallen. Dafür mussten wir später mehr arbeiten. Schön, dass es nun mit dem Podium geklappt hat."

Das Finale des Rennens war spektakulär. Nach dem letzten Boxenstopp lagen die drei Erstplatzierten innerhalb von 19 Sekunden. Es schien, als würden der #44-BMW des Juniorteams, der #4-Falken-Porsche und der #34-Walkenhorst-BMW den Kampf um den Sieg unter sich ausmachen. Doch die letzten Minuten des vierstündigen Rennens entwickelten sich zum Drama.

Nervenaufreibendes Finale

25 Minuten vor Ende erwischte es Martin Ragginger im Falken-Porsche auf Platz 2 liegend im Streckenabschnitt Brünnchen. Beim Überholversuch des Manheller-BMW kam er aufs Gras und drehte sich in die Leitplanke. Dabei wurde der Elfer so stark beschädigt, dass der Porsche für das Rennen am Sonntag zurückgezogen werden musste. „Das tut mir wirklich so leid für das Team", meinte Ragginger, der im Sonntagsrennen kurzerhand Klaus Abbelen im Frikadelli-Porsche unterstützte.

Nur wenige Minuten später rollte der Yokohama-bereifte

Walkenhorst-BMW, der folglich Platz 2 übernommen hatte, mit einem Reifenschaden an die Box. Entsprechend rückten die anderen auf. Zehn Minuten vor Schluss sorgte schließlich Adam Christodoulou im HRT-Mercedes noch einmal für Nervenkitzel, als er Kolb im Phoenix-Audi für Platz 2 überholte.

Auch der Konrad-Lamborghini schien zu Beginn ein aussichtsreicher Siegkandidat zu sein. Allerdings war die Mannschaft, die dieses Mal mit Kuba Giermaziak und Michele di Martino antrat, einmal mehr im Pech. Von der Pole-Position gestartet, verteidigte man zwar die Führung, doch nach vier Runden war der Platz an der Sonne bereits Geschichte – ein schleichender Plattfuß beendete die Siegträume.

Wie einige andere Teams hatte man einen Entwicklungsreifen von Michelin getestet – im Rennen mit einem gewissen Risiko behaftet. Man hört, die Franzosen wollen von drei auf zwei Mischungen reduzieren und nur noch Medium und Soft zur Auswahl stellen. Die haben entsprechend breitere Temperaturfenster. Bei anderen Herstellern war allerdings nichts von Problemen zu hören. Zwar setzte der Lamborghini nach einem Boxenstopp das Rennen fort, doch später machte eine defekte Benzinpumpe alle Hoffnungen zunichte.

> „Du willst die anderen immer auf der Strecke schlagen. Ich wusste zwar von der Strafe, aber das klang am Funk irgendwie noch nicht so ganz sicher.“
>
> Christian Krognes, Walkenhorst

Für Falken Motorsport war Platz 4 von Tobias Müller und Dennis Olsen Schadensbegrenzung für das verpasste Podium. Walkenhorst schaffte es trotz des Reifenschadens mit David Pittard, Christian Krognes und Ben Tuck noch auf den fünften Rang.

Slalom im Endspurt

Die Entschädigung gab es am Sonntag. In einem irren Duell auf den letzten Metern sicherten sich die drei nach 29 Runden mit dem BMW M6 GT3 ihren ersten Sieg der Saison. Schon von Beginn an hatte man beste Voraussetzungen. Krognes stellte das Auto mit der #34 auf die Pole-Position. Der Norweger erzielte dabei einen neuen inoffiziellen Rundenrekord von 7.51,807 Minuten (inoffiziell, weil im Zeittraining gefahren). Erst vor zwei Wochen beim vierten Rennen wurde ihm dieser weggeschnappt, nun schlug er binnen kürzester Zeit zurück. Von der Pole gestartet, verteidigte Krognes die Führung in der Anfangsphase und kam als Erster nach sechs Runden zum Boxenstopp.

Bereits zu diesem Zeitpunkt lieferte man sich einen Zweikampf mit Frank Stippler im Phoenix-Audi, der eine Runde später die Box zum Service ansteuerte. Das blieb das Rennen über auch so, ehe im Finale eine Entscheidung fallen sollte. Der Phoenix-Audi kam mit Vincent Kolb am Steuer 41 Minuten vor Schluss nach dem letzten Stopp knapp vier Sekunden vor dem Walkenhorst-BMW auf die Bahn. Damit waren die Spiele eröffnet.

Kolb und sein Gegenspieler Krognes, der ihm im Nacken hing, schlängelten sich bei den Überrundungen wild durch den Verkehr. Dann hieß es zunächst, Kolb drohe eine Zeitersatzstrafe wegen Überholens unter Gelb. Der wusste im Auto allerdings nichts davon. Krognes wollte sich darauf ohnehin nicht verlassen und kassierte ihn sieben Minuten vor Rennende auf der Strecke. Nur kurz darauf wurde die Zeitstrafe wieder aufgehoben. Kolb hatte somit noch die Chance auf den Sieg, kam aber an seinen Konkurrenten nicht mehr heran und sah die Zielflagge mit 10,8 Sekunden Rückstand als Zweiter.

„Du willst die anderen immer auf der Strecke schlagen“, sagte Krognes. „Ich wusste zwar von der Strafe, aber am Funk klang das nicht so ganz sicher. Am Anfang des Stints musste ich auch noch ein bisschen auf die Reifen aufpassen, aber dann habe ich Druck gemacht.“

Im Gegensatz zu Krognes ahnte Kolb nichts von der drohenden Strafe. „Das war besser so“, sagte er. „Sonst hätte ich es womöglich schleifen lassen. Ich hatte ohnehin in den letzten zwei Runden mit den Reifen zu kämpfen.“ Auch für Teamkollege Stippler gab es einiges zu tun. Ihm krachte der Konrad-Lambo in einer Doppel-Gelb in der NGK-Schikane ins Heck. Der schaufelte sich aber so unters Auto, dass kein größerer Schaden entstand. ▷



Kult-Auto in der Nordschleifen-Szene: Der Dacia Logan von Ollis Garage



Doppelt erfolgreich: Nico Otto holte im BMW M2 und im Cayman-Cup Siege



Da waren es noch zwei: Falken musste am Sonntag auf ein Auto verzichten



Gülden/Yerly/Wasel von Max Kruse Racing siegten zwei Mal in der SP3T



Am Samstag schwelgten die BMW-Junioren im Glück, am Sonntag mussten sie nach einem Unfall im Quali aufgeben

BR FOTO

Den dritten Platz heimste der #3-Falken-Porsche von Alessio Picariello, Tobias Müller und Dennis Olsen ein. Nachdem man nach einem Unfall am Vortag das Schwesterauto zurückgezogen hatte, war das Balsam auf die Seele. Allerdings zitterte man bis zum Schluss. „Wir mussten wegen einer Vibration eine Runde früher reinkommen", sagte Picariello. Teamkollege Müller war im Finale entsprechend nervös: „Uns ging fast der Sprit aus, weil es am Ende noch neun Runden waren." Tatsächlich kreuzte der Führende 30 Sekunden vor Ablauf der Zeit die Ziellinie, weshalb noch eine zusätzliche Runde gefahren wurde. Müller ist derzeitig sehr vielseitig unterwegs. Der Youngster fiel Szenekennern bei Rutronik Racing auf, zuletzt sammelte er Erfahrung bei Frikadelli Racing und war nun zum ersten Mal für Falken am Start. „Jedes Team arbeitet anders", meinte Müller.

Der Konrad-Lamborghini verpasste mit Jakub Giermaziak, Axcil Jefferies und Michele di Martino das Podium nur knapp – der Phoenix-Auffahrunfall war natürlich nicht nützlich. Dahinter landeten der Pro-Am-Audi von Lionspeed by Car Collection und der Pro-Am-Porsche von Huber Motorsport. Der Frikadelli-Porsche, der Wochenspiegel-Ferrari, der HRT-Mercedes und der Racing-One-Ferrari komplettieren die Top 10. HRT war zu Beginn nach einem Bomben-Start von Haupt noch vorne mit dabei, fiel aber aufgrund eines Defekts an der Auspuffanlage nach einer Berührung mit dem Wochenspiegel-Ferrari zurück.

Für die Sieger des Vortags war das Rennen bereits gelaufen, bevor es überhaupt angefangen hatte. Die BMW-Junioren mussten die Segel streichen, nachdem Harper auf einer rutschigen Stelle bei der Anfahrt der Hohen Acht von der Strecke abkam.

Enge Klassenkämpfe

Er war zu diesem Zeitpunkt wie Krognes ebenfalls auf dem Weg zu einem neuen Streckenrekord. Die Gesamtwertung führen vor der neunwöchigen Sommerpause die amtierenden Meister Danny Brink und Philipp Leisen von Adrenalin Motorsport an, die mit Christopher Rink im BMW 325i in der V4 am Start sind. Nach dem Rennen am Samstag hatten sich Daniel Blickle, Tim Scheerbarth und Max Kronberg von W&S Motorsport in der Porsche Cayman Trophy mit einem weiteren Sieg zwar die Führung vorübergehend erkämpft, doch eine 3.05-Minuten-Strafe wegen eines Geschwindigkeitsverstoßes in einer Code-60-Zone kostete den Sieg am Sonntag.

Davon profitierten in der Klasse Ben Bünnagel, Nico Otto und Nick Wüstenhagen von FK Performance Motorsport. Otto war daneben auch in der BMW-M2-CS-Racing-Cup-Klasse erfolgreich. Der Nachwuchsrennfahrer holte an beiden Tagen den Sieg mit seinen Teamkollegen Moritz Oberheim und Marc Ehret ebenfalls für FK Performance. ■

NLS, 5. LAUF, 61. ADAC REINOLDUS-LANGSTRECKENRENNEN

Pole-Position
#7, Di Martino/Giermaziak (Konrad Motorsport, Lamborghini Huracán), 7.54,893 min
Schnellste Runde
#44, Harper/Hesse/Verhagen (BMW Junior-Team, BMW M6 GT3), 7.58,526 min

1.	#44	Hesse/Harper/Verhagen	BMW Junior-Team	BMW M6 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#6	Assenheimer/Haupt/Christodoulou	Haupt Racing Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.16,510 min
3.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 1.21,633 min
4.	#3	Olsen/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.53,270 min
5.	#34	Pittard/Krognes/Tuck	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 3.03,812 min
6.	#24	Drudi/Dontje/Kolb/Rocco	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro-Am	+ 5.47,750 min
7.	#36	Walkenhorst/Trogen/Breuer	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
8.	#9	Shoffner/Kranz	GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Am	+ 1 Runde
9.	#39	Kohlhaas/Jäger/Schreiner	Hella Pagid racing one	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
10.	#350	Nagelsdiek/Naumann/von Danwitz	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP Pro	+ 1 Runde

NLS, 6. LAUF, 44. RCM DMV GRENZLANDRENNEN

Pole-Position
#34, Krognes/Pittard/Tuck (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3), 7.51,807 min
Schnellste Runde
#5, Kolb/Stippler (Phoenix Racing, Audi R8 LMS GT3), 7.56,955 min

1.	#34	Pittard/Krognes/Tuck	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	29 Runden
2.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 10,898 s
3.	#3	Olsen/Picariello/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.09,663 min
4.	#7	Giermaziak/Di Martino/Jefferies	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán	SP9 Pro	+ 2.33,526 min
5.	#24	Drudi/Dontje/Kolb/Rocco	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro-Am	+ 4.47,908 min
6.	#25	Seefried/Thyssen/Rader/Stengel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 5.50,212 min
7.	#30	Abbelen/Ragginger	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 5.51,456 min
8.	#22	Weiss/Weiss/Krumbach	WTM powered by Phoenix	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro	+ 6.35,343 min
9.	#6	Metzger/Haupt/Assenheimer	Haupt Racing Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 7.24,640 min
10.	#39	Schreiner/Kohlhaas	Hella Pagid racing one	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro-Am	+ 9.21,566 min



Fahren bald bis zu zehn Hersteller in der WEC?

MOTORSPORT-IMAGES

Verlockend gut

Die drei großen Regelgeber im Langstreckensport haben sich prinzipiell auf ein technisches Konzept zur Angleichung der zwei unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte geeinigt. Das sind erfreuliche Nachrichten, die in Zukunft sogar noch mehr Hersteller anlocken könnten.

Von: **Marcus Schurig**

Die Zerschlagung des Gordischen Knotens geschah im Dunkeln, nur langsam kam Licht in die Sache: Zuerst hatten sich elf Hersteller und die Regelgeber IMSA, FIA und ACO am 16. Juni in Paris getroffen, dann wurde es wieder dunkel. Am 8. Juli bestätigte die FIA-Pressemitteilung zur Weltratssitzung, dass offenbar was Wichtiges verabschiedet wurde, aber die Details fehlten. Porsche-Sportchef Fritz Enzinger zwitscherte am 9. Juli, dass Porsche die Konvergenz zwischen LMH und LMDh begrüße, am Nachmittag desselben Tages folgten dann Details in gleichlautenden Pressemitteilungen von ACO und IMSA.

Und was steht da drin? Die drei Regelgeber erfüllen mit ihrer Übereinkunft ein Versprechen, das sie im Januar 2020 gegeben hatten: Die beiden Topklassen LMDh (IMSA) und Hypercar oder LMH (FIA/ACO) sollen gleichberechtigt um Siege und Titel kämpfen – in den beiden großen Endurance-Championaten, also IMSA und WEC. Seither wurde das Thema zwar mehr zerredet als vorangebracht, doch das hat sich jetzt geändert. Die technischen Unterschiede besonders beim Thema Powertrain und Allradantrieb sollen über Maßnahmenpakete in vier Bereichen ausgeglichen werden:

1. Reifenbreiten: Die Hypercar-Allradler der WEC fahren rundum mit 310 mm breiten Reifen, die Hecktriebler treten mit 340 mm breiten Hinterrädern an, vorne kommen 290 mm breite Reifen zum Einsatz.

2. Beschleunigungsprofile: Die Aktivierungsspeed für den Hybridboost der Hypercars ist jetzt Teil der BoP (Balance of Performance), und nicht mehr des technischen Reglement, was stärkere Eingriffsmöglichkeiten bietet. Die Aktivierungsspeeds werden von Strecke zu Strecke neu festgelegt, und zwar separat für trockene und nasse Bedingungen (abhängig von den verwendeten Reifen). Das Fenster für die Aktivierung soll bei 120 km/h (trocken) starten und bis 160 km/h (nass) reichen. Bei den LMDh-Autos aus Amerika wird der Beschleunigungseintrag des E-Motors an der Hinterachse einer stärkeren Kontrolle unterzogen.

3. Bremsvermögen: Hier standen die Vorteile der Allradler bzw. die Verwendung des Frontdifferenzials beim Allradantrieb im Zentrum der Diskussionen. Generell gilt, dass das Delta der Sperrwirkung zwischen links und rechts ebenso fixiert wird wie das maximale Drehmoment und die Relationen zwischen Vorder- und Hinterachse. Im Schubbetrieb darf das Front-Differenzial der Hypercars (LMH) keine Sperrwirkung ausüben.

4. Aerodynamik: Beide Fahrzeugkonzepte müssen zur Zulassung in den jeweils anderen Windkanal, also die „europäischen“ Hypercars in den Windshear-Windkanal in Concord, North Carolina, die „amerikanischen“ LMDh in den Sauber-Windkanal in die Schweiz.

> „Was Hersteller und Regelgeber jetzt als Prozess gemeinsam angestoßen haben, wird die Zukunft des Langstreckensports auf jeden Fall revolutionieren.“
>
> IMSA-Präsident John Doonan

Globale Gleichstellung

Mit dieser vom FIA-Weltrat abgesegneten Übereinkunft wird es in Zukunft möglich sein, dass die europäischen Hypercars (LMH) in der amerikanischen IMSA-Serie antreten können, und dass die amerikanischen LMDh in der Sportwagen-WM und in Le Mans mitfahren – gleichberechtigt und gesamtsiegfähig. Wenn das alles glattläuft, wären in der Tat alle noch vorhandenen Probleme in der Topklasse des Langstreckensport eliminiert. „Was wir vor ein paar Wochen in Paris als Prozess angestoßen haben, wird die Zukunft des Langstreckensports revolutionieren“, erklärte IMSA-Präsident John Doonan. In der Vergangenheit ist es meist bei Lippenbekenntnissen geblieben, doch diesmal haben sich Hersteller und Regelgeber wirklich geeinigt. Sicher hat der Transformations- und Kostendruck in der Autoindustrie zu der Einigung maßgeblich beigetragen.

Kann jetzt noch etwas schiefgehen? Das ist eher unwahrscheinlich, denn die Hersteller und die Regelgeber haben sich konzeptionell auf ein Schema verständigt, das funktionieren sollte. Man darf ja nicht vergessen, dass die LMDh-/LMH-Autos bei Abtrieb, Luftwiderstand und Leistung Performance-Fenster treffen müssen, und obendrauf kommt dann noch die BoP. Und weil alle Autos ungefähr gleich viel Gewicht haben, über ähnlich viel Motorleistung, Abtrieb und Luftwiderstand verfügen, sind die beiden Fahrzeugkonzepte auf jeden Fall „BoP-ierbar“.

Keine lahmen Ausreden

Natürlich steckt der Teufel wie immer im Detail. Es wird zum Beispiel keine globale BoP über beide Rennserien hinweg geben, was auch keinen Sinn macht, da die Strecken in Amerika völlig unterschiedlich sind. Das bedeute, dass jede Serie ihre eigene BoP macht, womit selbstverständlich nicht auszuschließen ist, dass eine Serie „ihre“ Fahrzeugklasse bei der BoP favorisiert. IMSA-Präsident John Doonan hatte sich seit Januar 2020 hartnäckig geweigert, eine Startzusage für die euopäischen Hypercars in der IMSA zu geben – mit dem bissigen Hinweis, ACO und FIA müssten erst beweisen, dass das BoP-Konzept auch funktioniere …

Doch die Zeit der lahmen Ausreden ist jetzt vermutlich endgültig vorbei. Wenn die Macher den Langstreckensport retten wollen, dann nur über die Konvergenz, wie sie jetzt beschlossen wurde. Kein Vorstandschef eines Automobilherstellers würde es akzeptieren, dass man für Europa und Amerika unterschiedliche Fahrzeuge für Siege bauen muss – diese Zeiten sind genauso vorüber wie getrennte GT-Klassen für Werks- und Kundensport.

Und wer weiß: Vielleicht beschert uns die frühe und kluge Einigung der Regelgeber und Hersteller sogar noch mehr Zulauf? Siehe dazu auch das Editorial auf Seite 3. ■

Das Dünen-Doppel



ADAC

Allein auf weiter Flur: Feller/Mies gewannen souverän das Samstagsrennen in Zandvoort

Bei der Rückkehr nach Zandvoort erlebte das ADAC GT Masters zwei Audi-Siege. Am Samstag setzte Land Motorsport eine Serie fort, am Sonntag gewannen dann die Überflieger von WRT.

Von: **Michael Bräutigam**

Traditionen soll man pflegen. Nach diesem Motto war vor allem das Team Land Motorsport für den Auftritt in Zandvoort besonders motiviert, denn schon 2017 und 2019 hatte das Team aus dem Westerwald an der Nordseeküste Siege gefeiert. Mehr noch: sogar Doppelsiege. Um die Serie und die Tradition fortzusetzen, peilte man also auch 2021 einen Sieg an. Und der Audi zeigte sich nach der Trainings-Bestzeit von Markus Winkelhock (Car Collection) am Freitag tatsächlich als genauso tauglich für die Berg- und Talbahn in den Dünen wie vor ihrer F1-gerechten Umgestaltung.

In die Favoritenrolle wollte trotzdem wieder mal niemand schlüpfen, was im Qualifying aber – ebenfalls mal wieder – seine Berechtigung fand. Zwar legte Ricardo Feller im Land-Audi eine Fabelrunde hin und holte die Pole, doch dahinter tummelten sich bunt gemischt alle Marken. Auch die Einzelkämpfer aus dem BMW- und Corvette-Lager durften sich Hoffnungen auf eine gute Punkteausbeute machen.

Grassers Boxen-Fehltritt

Feller machte alles richtig und führte bis zur Runde der Boxenstopps das Samstagsrennen ganz souverän an. Nach der Übergabe an Fahrpartner Christopher Mies, und nachdem alle anderen ihre Fahrerwechsel absolviert hatten, rieb man sich deshalb verwundert die Augen, als plötzlich der GRT-Lambo von Mirko Bortolotti und Albert Costa Balboa deutlich an der Spitze rumturnte.

„Christopher ist in der Outlap eine Sekunde schneller gewesen als Costa, deshalb habe ich mich gefragt: Was ist denn jetzt los?“, sagte Teamchef Christian Land. „Im gleichen Moment habe ich aber die Pit Time gesehen, und da war uns dann alles klar.“

In Zandvoort galten zwei Änderungen in Sachen Boxen-Zeit:

> „Christopher ist in der Outlap eine Sekunde schneller gewesen als Costa, deshalb habe ich mich gefragt: Was ist denn jetzt los?“
>
> Christian Land, Land Motorsport

Zum einen galt die Zeitmessung zwischen„Pit in“ und „Pit out 1“ statt wie sonst für den Bereich des Tempolimits. Zum anderen galten 75 statt der üblichen 70 Sekunden als Mindest-Verweildauer zwischen den Messpunkten.

Der Grasser-Lambo fuhr fünf Sekunden zu früh über den Strich. Allerdings hatte man nicht einfach vergessen, die Stoppuhr umzustellen. „Die fünf Sekunden sehen blöd aus, weil es wirkt, als hätten wir das Bulletin nicht gelesen. Aber dann hätten die anderen Autos das ja auch gemacht“, winkt Teamchef Gottfried Grasser ab. „Es war eine Misskommunikation, da ist einfach was danebengegangen.“

Die Strafe folgte auf dem Fuße: Eine Extra-Runde durch die Boxengasse. Statt eines möglichen Podests war am Ende nurmehr Platz 12 drin. Das Glück für die GRT-Truppe: Auch die direkte Konkurrenz im Titelkampf erwischte nicht ihren besten Tag. Die Tabellenführer von SSR Performance haderten einmal mehr mit dem Qualifying. Das wurde mit Rot zweimal unter- und schließlich abgebrochen. Dadurch hatte Mathieu Jaminet, der diesmal bereits am Samstag randurfte, nur eine Runde, die nur gut genug für P9 war.

Toksport: Erstes Podest

„Wir können das Qualifying nie so fahren, wie wir wollen“, klagte SSR-Chef Stefan Schlund. Das Problem im ADAC GT Masters: Weil Reifenheizdecken verboten sind, ist das Anwärmen der Pirelli-Pneus eine echte Wissenschaft. Sie wollen über mehrere Runden geradezu warmmassiert werden. Eine rote Flagge auf dem Peak der Reifen ist somit fatal. Nur einmal hatte SSR bisher Glück: Am Oschersleben-Sonntag, wo man prompt die Pole holte.

Auch Feller hatte nur eine Quali-Runde. „Die passte aber zu


ADAC

Sonntagssieger: Weerts (l.)/Vanthoor holten sich den ersten Saisonerfolg


ADAC

Kurz vorm Knall: Jaminet (#92) und Spengler im Sonntags-Duell um P7

100 Prozent", attestierte Christian Land seinem Fahrer. Einige Stunden später durfte Feller wie 2019 in Zandvoort über den Sieg jubeln. Fahrpartner Mies gehörte 2017 zum Land-Siegerduo und holte insgesamt seinen dritten Zandvoort-Sieg im GT Masters.

Auf P2 landeten Maro Engel und Luca Stolz im Mercedes von Toksport WRT. Auch sie änderten, wie einige weitere Teams (siehe rechts), die Fahrer-Reihenfolge. Dazu gab es nach dem heftigen Crash in Spielberg ein neues Chassis. „Wir hatten bisher recht viel Unglück, und dann kam auch noch Pech hinzu. Aber wir haben in Oschersleben schon gezeigt, dass wir eigentlich ein sehr gutes Paket haben", sagte Stolz. „Es tut gut, endlich auf dem Podium zu sein, und das hat sich das Team auch wirklich verdient."

Am Sonntag alles anders

Heimlich, still und leise landete der Schubert-BMW auf dem dritten Platz, womit man im fünften Rennen das dritte Podium des Jahres feierte. Zwar profitierte man von der Costa-Strafe, aber auch und vor allem von sehenswerten Manövern von Nick Yelloly in der Anfangsphase sowie einem frühen Boxenstopp, nach dem Jesse Krohn sofort Top-Zeiten in den Asphalt brannte. „Wir hätten nicht gedacht, hier überhaupt konkurrenzfähig zu sein. Einige Streckenteile kommen uns entgegen, andere gar nicht", sagte Krohn. Die schnelleren Steilkurven halfen dem behäbigen BMW M6 offensichtlich.

Die großen Jubelmänner des Samstags blieben am Sonntag dann ohne Zählbares. Da zeigte sich, wie brutal schnell sich in der Deutschen GT-Meisterschaft die Vorzeichen ändern können. Im Qualifying konnte man die von Feuchtigkeit geschwängerte Luft geradezu greifen, wodurch die Zeitenjagd zu einer schmierigen Angelegenheit wurde.

> „Man kann mit der Schadensbegrenzung zufrieden sein. Aber es war einer der schwierigsten Stints in meiner ganzen Karriere."
>
> Mirko Bortolotti, Grasser Racing

Porsche stürzte unter diesen Bedingungen am heftigsten ab: Robert Renauer war auf P14 der beste 911-Kutscher. Auch Samstagssieger Mies brachte es nur zu P12. Stolz rutschte auf P13, und Krohn musste gar von P18 ins Rennen starten.

Für Grasser bot sich damit die nächste Chance, Big Points zu machen. Costa Balboa legte mit P3 im Qualifying den Grundstein. Doch kurz nach Rennbeginn verabschiedeten sich wegen eines defekten Sensors sowohl das ABS als auch die Traktionskontrolle. Dass man am Ende überhaupt noch in die Top 10 kam, gleicht einem Wunder. „Man kann höchstens mit der Schadensbegrenzung zufrieden sein. Für mich war es einer der schwierigsten Stints überhaupt in meiner Karriere", sagte Bortolotti nach dem bereits dritten Rennen der Saison, in dem deutlich mehr drin gewesen wäre. „Wenn man alles zusammen nimmt, wären wir 35 Punkte vorne", rechnet Teamchef Grasser vor, wo man stehen könnte.

Stolz und Engel kämpften sich bis an die Top 5 ran, dann stieg auch bei Engel das ABS aus, und nach einem Kontakt landete man letztlich punktlos auf P16. Krohn im Schubert-BMW und später auch Feller im Land-Audi fielen nach Kollisionen vorzeitig aus.

So ergab sich für Sonntag ein komplett anderes Podium. Dries Vanthoor und Charles Weerts waren im WRT-Audi wie das Abziehbild von Feller/Mies am Samstag. Souverän fuhr man zum Start-Ziel-Sieg. Vanthoor und Weerts haben derzeit einen Lauf: Im GTWC Sprint Cup holten sie drei Siege in den ersten sechs Rennen.

Auch P2 gestaltete sich ähnlich wie am Samstag. Raffaele Marciello katapultierte den Landgraf-HTP/WWR-Mercedes am Start an den zwei Grasser-Lambos vorbei auf P2, und diese Position hielt man mit leichtem Respektabstand bis ins Ziel – auch in der Tabelle rückt man auf Platz 2 vor. Das Podium komplettierten Franck Perera und der schnellste Trophy-Fahrer Rolf Ineichen in einem weiteren GRT-Lambo.

Einen Aufreger gab es in der letzten Runde: Mathieu Jaminet hatte sich mit dem SSR-911 beherzt und sehenswert bis auf P8 vorgekämpft, kollidierte dann im Kampf um P7 mit dem Car Collection-Audi von Florian Spengler und drehte sich mit Reifenschaden raus. Trotzdem verteidigen die amtierenden Meister die Gesamtführungen (siehe S.18). ■ ▷

NACHRICHTEN

KURVEN-DISKUSSION

Die neuen überhöhten Kurven von Zandvoort sorgten weitgehend für Begeisterung bei den Fahrern. Während die Zielkurve unisono als keine große Herausforderung mehr gesehen wird – dafür aber als Vergrößerung realistischer Überholchancen –, fordert Kurve vier Überwindung. „Du fährst quasi auf eine Wand zu", berichtet Daniel Keilwitz. Und David Jahn gesteht: „Am Anfang war ich 20 km/h zu langsam." Weiteres Problem: Man sieht den Kurvenausgang erst, wenn man schon längst wieder Vollgas geben muss. Also muss man sich auf der Kurven-Innenseite den optimalen Punkt suchen, um aus der Kurve zu beschleunigen.

FAHRER-WECHSEL-DICH

Im Normalfall steht mehr oder weniger für die gesamte Saison fest, welcher Fahrer einer jeden Paarung am Samstag und welcher am Sonntag das Qualifying und damit auch den Start-Turn fährt. In Zandvoort waren aber nicht weniger als neun „Sonntagsfahrer" des letzten Events in Spielberg bereits am Samstag im Einsatz – also ein Drittel des Feldes. In dieser Häufung hatte man dieses fahrerische Bäumchen-Wechsel-Dich-Spiel noch nicht gesehen. „Einfach raus aus der Routine", nannte Toksport-Mercedes-Pilot Luca Stolz einen der Gründe. Und SSR-Chef Stefan Schlund meinte, man könne ja mal was probieren.

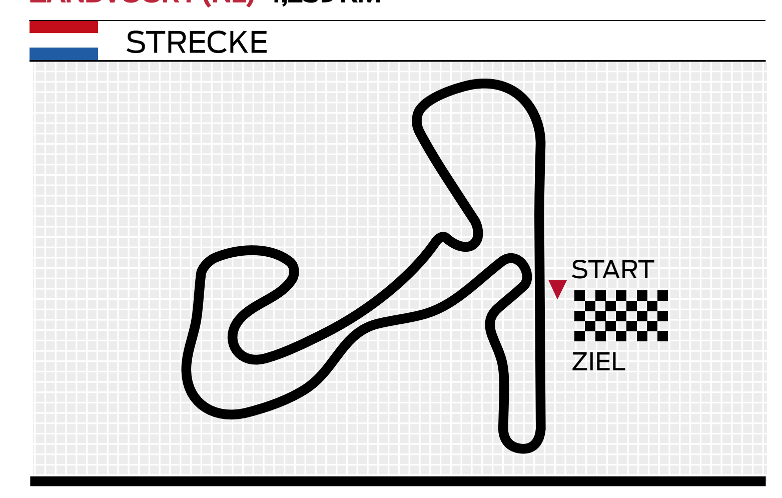
STRAFEN AM FREITAG

Bereits im freien Training am Freitag fingen sich die ersten vier Teams eine Strafe von drei Startplätzen ein. Bei einer kurzen Full-Course-Yellow waren sie als zu schnell gemessen worden. Klarer Fall von „selbst schuld", wie auch Simona de Silvestro als eine der Betroffenen zugab. Eine „FCY" wird dreifach angekündigt (Rennleiterfunk, Dashboard und per Monitor) und dann auch noch in Form von Schildern von den Marshals an der Strecke gezeigt.

ADAC GT MASTERS 2021 RESULTATE

ZANDVOORT (NL) 4,259 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Ricardo Feller	1.33,043 min
2.	Mirko Bortolotti	+ 0,150 s
3.	Maro Engel	+ 0,179 s
4.	Sven Müller	+ 0,455 s
5.	Charles Weerts	+ 0,483 s
6.	Klaus Bachler*	+ 0,519 s
7.	David Jahn	+ 0,585 s
8.	Nick Yelloly	+ 0,658 s
9.	Mathieu Jaminet	+ 0,661 s
10.	Daniel Keilwitz	+ 0,716 s
11.	Maximilian Buhk	+ 0,775 s
12.	Jeffrey Schmidt	+ 0,847 s
13.	Igor Walilko	+ 0,978 s
14.	Christian Engelhart	+ 1,002 s
15.	Tim Zimmermann	+ 1,031 s

* + 3 Startplätze (Strafe für FCY-Vergehen)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Dries Vanthoor	1.33,931 min
2.	Franck Perera	+ 0,030 s
3.	Albert Costa Balboa	+ 0,118 s
4.	Raffaele Marciello	+ 0,186 s
5.	Marvin Kirchhöfer	+ 0,517 s
6.	Jules Gounon	+ 0,519 s
7.	Dennis Marschall	+ 0,619 s
8.	Markus Winkelhock	+ 0,642 s
9.	Patric Niederhauser	+ 0,672 s
10.	Marco Mapelli	+ 0,695 s
11.	Christopher Haase	+ 0,739 s
12.	Christopher Mies	+ 0,772 s
13.	Luca Stolz	+ 0,819 s
14.	Robert Renauer	+ 0,882 s
15.	Michael Ammermüller	+ 0,883 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Zandvoort (NL): 10.07.2021; 5. von 14 Läufen;
36 Runden à 4,329 km = 155,844 km
27 Teams gestartet, 23 gewertet; Wetter: 21 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.33,043 min = 164,7 km/h
Schnellste Runde:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.35,267 min = 160,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Feller/Mies	Audi/Land	1:02,29,480 h	25 +3*
2.	Engel/Stolz	Mercedes/Toksport	+ 2,629 s	20 +1*
3.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 7,108 s	16
4.	Müller/Renauer	Porsche/Herberth	+ 8,814 s	13
5.	Weerts/Vanthoor	Audi/WRT	+ 9,511 s	11
6.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	+ 10,892 s	10
7.	Schmidt/Kirchhöfer	Corvette/Callaway	+ 13,302 s	9
8.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 13,596 s	8
9.	Buhk/Marciello	Mercedes/Landgrad	+ 13,802 s	7
10.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 14,329 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Zandvoort (NL): 11.07.2021; 6. von 14 Läufen;
37 Runden à 4,329 km = 160,173 km
27 Teams gestartet, 21 gewertet; Wetter: 21 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#32 Dries Vanthoor, Audi R8 LMS, 1.33,931 min = 163,2 km/h
Schnellste Runde:
#32 Dries Vanthoor, Audi R8 LMS, 1.35,171 min = 161,1 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Weerts/Vanthoor	Audi/WRT	1:02.35,407 h	25 + 3*
2.	Buhk/Marciello	Mercedes/Landgraf	+ 3,951 s	20
3.	Ineichen/Perera	Lamborghini/Grasser	+ 6,744 s	16 +2*
4.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 8,718 s	13
5.	Schmidt/Kirchhöfer	Corvette/Callaway	+ 10,087 s	11
6.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 14,534 s	10
7.	Spengler/Winkelhock	Audi/Car Collection	+ 16,343 s	9
8.	Trefz/Haase	Audi/Land	+ 17,272 s	8
9.	Owega/Niederhauser	Audi/Phoenix	+ 17,750 s	7
10.	Bortolotti/Costa Balboa	Lamborghini/Grasser	+ 18,354 s	6 +1*

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Ammermüller/Jaminet	82 Punkte
2.	Buhk/Marciello	75
3.	Mies/Feller	69
4.	Bortolotti/Costa Balboa	69
5.	Kirchhöfer/Schmidt	68
6.	Yelloly/Krohn	67
7.	Vanthoor	62
8.	Schramm/Marschall	57
9.	Weerts	49
10.	Engel/Stolz	49
11.	Walilko/Gounon	44
12.	Perera/Ineichen	38
13.	Jahn/Holzer	36
14.	Müller/Renauer	34
15.	Niederhauser/Owega	18

STAND TEAMS

1.	SSR Performance	81 Punkte
2.	GRT Grasser	76
3.	Montaplast by Land	75
4.	Landgraf HTP/WWR	72
5.	Callaway Competition	66
6.	Schubert Motorsport	65
7.	Team WRT	61
8.	Rutronik by TECE	55
9.	Toksport WRT	50
10.	Zakspeed	47
11.	Precote Herberth	42
12.	Team Joos	36
13.	KÜS Team Bernhard	27
14.	Phoenix Racing	23
15.	Car Collection	19

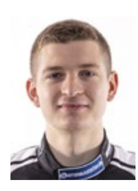
STAND JUNIOREN

1.	Kim-Luis Schramm	148,5 Pkte.
	Dennis Marschall	148,5
2.	Ricardo Feller	106
3.	Igor Jakob Walilko	98
4.	Mick Wishofer	76,5
5.	Maximilian Paul	75
	Hugo Sasse	75

STAND TROPHY

1.	Florian Spengler	135 Punkte
2.	Rolf Ineichen	111
3.	Elia Erhart	97,5

DREI FRAGEN AN MATHIEU JAMINET



WAS IST AUS IHRER SICHT IN DER LETZTEN RUNDE PASSIERT?
Ich konnte da nicht viel machen. Ich war auf der Innenseite und leicht vorne, dann haben sich die Reifen berührt. Leider haben wir dadurch ein paar Punkte liegen gelassen. Am Ende ist es einfach Racing. Wir hatten ein schlechtes Qualifying, so mussten wir im Rennen alles geben, um noch ein paar Punkte zu holen.

WAS LIEF IM ZEITTRAINING SCHIEF?
Wir haben den Verkehr nicht richtig gemanagt, alles war etwas chaotisch. Das war unser Fehler und daraus müssen wir lernen, aber dadurch blieb uns am Ende nur eine Quali-Runde. Da wir so weit hinten im Feld starten mussten, war klar, dass wir volles Risiko und volle Attacke gehen müssen. Auch nach dem Boxenstopp mussten wir weiter komplett pushen.

WELCHE POSITIVEN DINGE KÖNNEN SIE AUS ZANDVOORT IN DIE SOMMERPAUSE MITNEHMEN?
Wir hatten im Rennen eine wirklich gute Performance und liegen in der Meisterschaft immer noch vorne. Außerdem habe ich – glaube ich – gezeigt, dass man in Zandvoort sehr wohl überholen kann. Wie sagt man so schön: „Shit happens!" Da bleibt nur der Blick nach vorne und aufs nächste Rennwochenende.

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA Topklasse: Neue Informationen zu Ferrari, Renault und BMW

BMW-LMdh mit Vierzylinder

Die neue kombinierte Topklasse aus Hypercars (LMH) und LMDh nimmt auf der Reglementsseite Formen an – und prompt gibt es auch handfeste technische Neuigkeiten bei Ferrari und BMW. Dazu intensivieren sich die Gerüchte um einen Einstieg von Renault.

Von: **Marcus Schurig**

Der Durchbruch bei der Konvergenz der neuen Topklasse aus LMH und LMDh (siehe Seite 15) beflügelt auch die Gesprächsbereitschaft der Hersteller über ihre geplanten Programme. Ferrari-Sportchef Antonello Coletta bestätigte am letzten Wochenende, dass das Hypercar der italienischen Kultmarke nun doch mit Hybridpower und Allradantrieb an den Start gehen wird. Beim WM-Saisonauftakt in Spa hatte Coletta noch gesagt: „Wir müssen erst wissen, ob der Allradantrieb über die Konvergenz bestraft wird, bevor wir eine Entscheidung treffen.“ Die neuen Konvergenzbeschlüsse mindern zwar den positiven Effekt des Allradantriebs, von einer Strafe kann aber keine Rede sein. Die Frage, ob Ferrari beim Chassis wie vermutet mit Dallara zusammenarbeitet, ließ Coletta unbeantwortet.

Dallara wurde auch vom ersten Tag an als potenzieller Partner für das LMDh-Projekt bei BMW gehandelt. Mittlerweile haben Insider enthüllt, dass ein nahezu unterschriftsreifer Vertrag vorliegt. Laut italienischen Quellen wird BMW beim LMDh-Auto übrigens den Vierzylinderturbomotor aus der alten DTM einsetzen, der als Hochleistungseffizienzmotor konzipiert wurde.



SEAN BULL DESIGN

Das LMDh-Auto von BMW wird angeblich vom DTM-Vierzylinder befeuert

Im Gegensatz zu BMW verwendet aber Audi nicht den Vierzylinder, sondern einen V8-Saugmotor, wie er beim Porsche-LMDh zum Einsatz kommt.

In Frankreich intensivieren sich derweil Gerüchte um einen Renault-Einstieg in die Hypercar-Klasse, der angeblich im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans Mitte August bekannt gemacht werden soll. Beim WM-Lauf in Portimão hatten Alpine-Teammitglieder angekündigt, dass der Renault-Vorstand im Sommer über einen Einstieg entscheiden soll. Jetzt zeichnet sich offenbar ab, dass die Entscheidung wohl schon getroffen wurde. Damit wären in der LMH-Topklasse mit Toyota, Peugeot, Ferrari und Renault vier Hersteller fix. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC: FUJI ABGEBLASEN

Erwartungsgemäß hat die Sportwagen-WM das 6h-Rennen im japanischen Fuji aufgrund der Corona-Pandemie und der unsicheren Einreisebestimmungen abgesagt. Wie bereits anlässlich des zweiten WM-Laufs in Portimão Mitte Juni berichtet, ersetzt ein Doubleheader im Mittleren Osten den Lauf in Japan: Die Sportwagen-WM fährt jetzt innerhalb von sieben Tagen zwei Rennen in Bahrain. Der erste Lauf findet am 30. Oktober über die Distanz von sechs Stunden statt, das zweite Rennen geht am 6. November über die Bühne und wird im 8h-Format bestritten.

WEC MIT NYCK DE VRIES

Das Racing Team Nederland hat bestätigt, dass Nyck de Vries beim WEC-Lauf in Monza am kommenden Wochenende Job van Uitert im Oreca-LMP2 mit der Startnummer 29 ersetzen wird. Der Grund für den Platztausch: Job van Uitert wurde kürzlich positiv auf eine Covid19-Infektion getestet und fällt daher für den WM-Lauf in Monza aus.

WEC-BOP FÜR MONZA

Der WM-Ausrichter hat bestätigt, dass für das dritte Saisonrennen in Monza keine BoP-Neueinstufungen in der Hypercar-Topklasse vorgenommen werden. Damit fahren die drei vertretenen Teams Toyota Gazoo Racing, Alpine-Matmut und Glickenhaus Racing mit der gleichen Einstufung wie in Portimão. Die Toyota GR010 Hybrid wiegen demnach 1066 Kilo, das Glickenhaus-Hypercar ohne Hybrid startet mit 1030 Kilo, der alte Rebellion des Alpine-Teams geht mit 952 Kilo ins Rennen. In der GTE-Pro-Klasse wurden die Gewichte angepasst: Die Ferrari dürfen nach den ersten zwei Rennen im Rahmen der Auto-BoP 5 Kilo ausladen und wiegen nun 1255 Kilo, die Werks-Porsche müssen 5 Kilo zuladen und kommen nun auf ein Mindestgewicht von 1264 Kilo.

ELMS: ÜBERRASCHUNGSSIEG

Beim ELMS-Rennen in Monza konnte das LMP2-Team von Ex-F1-Pilot Olivier Panis seinen allerersten Laufsieg feiern: Will Stevens, Julien Canal und James Allen gingen zwar nur vom achten Startplatz in das 4h-Rennen,



profitierten aber von einer Safety-Car-Phase beim ersten Boxenstopp, die sie an die Spitze des Feldes spülte. Zwar musste das Fahrertrio von Panis Racing die Führung zunächst dem LMP2 von United Autosports (Tom Gamble, Jonathan Aberdein, Phil Hanson) überlassen, doch bei der zweiten Full Course Yellow in der zweiten Rennstunde konnte die französische Equipe die Führung übernehmen und verteidigte die Spitze bis ins Ziel. Das Orlen-WRT-Team verteidigte mit Platz 4 für Louis Delétraz, Robert Kubica und Yifei Ye die Führung in der Fahrermeisterschaft der European Le Mans Series.

WEC: GLICKENHAUS-FAHRER

Das letzte Update der Nennliste für das 6h-Rennen der WEC in Monza gibt Aufschluss über die Fahrerpaarungen bei Glickenhaus Racing, die erstmals zwei Hypercars an den Start bringen: Im Auto mit der Nummer 709 wechseln sich Frank Mailleux, Romain Dumas und Richard Westbrook ab. Ryan Briscoe, der in Portugal den Wagen mit der Nummer 709 fuhr, muss in Italien aussetzen. Im zweiten Auto mit der Nummer 708 fahren Pipo Derani, der Franzose Olivier Pla sowie der zukünftige Peugeot-Hypercar-Werkspilot Gustavo Menezes.



Heck lass nach: Flotte Drifts sind im Rallye-Truck die einfachste Übung

Jetzt gib mal GAZ!

In Estland treibt der Rallyesport ganz besonders wilde Blüten. Weit oben in der Beliebtheitsskala von Aktiven und Fans ist eine Klasse für alte russische Pritschenlaster mit V8-Motoren. Eine Selbsterfahrung aus dem Hochsitz.

Von: **Reiner Kuhn**

Noch ist kein Meter gefahren, schon entschuldigt sich der Besitzer des Testgeräts: „Sorry, aber ich bin noch nicht dazu gekommen, eine richtige Pedalbox einzubauen, das serienmäßige Gaspedal funktioniert aber prima", sagt Illimar Hirsnik und fügt mit einem Lachen hinzu: „Aus Gewichtsgründen gibt es eh keine bessere Lösung." Wie auch, bei einem Blechquadrat in Briefmarkengröße, befestigt an einem besseren Draht?

Das filigrane Gaspedal steht sinnbildlich für den skurrilen Mix an Hirsniks Rallyeboliden. Als Basis dient ein GAZ 51 Pritschenlaster, Jahrgang 1952. „Wer das Reglement studiert, erkennt den Vorteil gegenüber den später gebauten und ebenfalls zulässigen GAZ 52 oder 53", verrät Hirsnik, der 2014 erstmals einen eigenen Lkw für das in Estland ebenso beliebte Autocross aufbaute und nach mehreren Siegen sowie den dritten Meisterschaftsplätzen 2018 und 2019 ins Rallyelager wechselte. „Vor wenigen Jahren gab es brauchbare Basisautos noch für 600 bis 700 Euro, jetzt muss man schon das Doppelte hinlegen", weiß der 38-jährige Systementwickler im Versicherungssektor.

Einfach und günstig

Das Reglement steht für Stabilität und überschaubare Kosten. Weder darf der Radstand noch die Geometrie oder das Führerhaus verändert werden. Um möglichst dicht ans Mindestgewicht von zwei Tonnen ranzukommen, darf nur der hintere Aufbau entfernt, die Ladepritsche gekürzt und das Cockpit ausgeräumt werden. Balastgewichte vor der Hinterachse zeugen davon, dass top vorbereitete GAZ 51 eher zur Untergewichtigkeit tendieren. Ein stabiler – und allzu oft genutzter – Überrollbügel ist ebenso Pflicht wie ab der Anfang August beginnenden Saison 2021 das HANS-System mit entsprechenden Sitzen.

> **!** Monstermäßiger Spaß für Aktive und Zuschauer: Rund zwei Dutzend V8-Rallye-GAZ sorgen in der estnischen Rallyeszene für ein schwergewichtiges Spektakel.

Bei der Fahrzeugtechnik gibt es klar definierte Freiheiten. Befeuert werden die Rallyemonster von seriennahen, 4,6 Liter großen V8-Triebwerken aus dem GAZ 53, vorzugsweise mit größeren Chaika Vergasern. Neben der Bearbeitung der Ein- und Auslasskanäle sind auch die Kolben und die Nockenwelle freigestellt.

Heißt in unserem Falle, das knapp 200 Pferdestärken ans manuelle Fünfganggetriebe aus einem 5er-BMW weitergeleitet werden. Die originale Hinterachse wurde mit dem 40-prozentigen Sperrdifferenzial der Allradversion GAZ 66 kombiniert. Noch mehr handwerkliches Geschick als bei der Umrüstung auf mehrfach verstellbare Renndämpfer mit separaten Ausgleichbehältern ist bei der Modifikation der Blattfedern (weil geringere Traglast) und beim Umbau der Felgen gefragt. „Wir nehmen die innere Schüssel der serienmäßigen 20-Zoll-Felgen und schweißen einen 16-Zoll-Kranz auf. Der kleinere Durchmesser kommt einerseits der Beschleunigung und dem Handling zugute, andererseits können wir so sportlichere All-Terrain-Schotterreifen zum Beispiel von BF Goodrich aufziehen", verrät Hirsnik.

Zwei weitere Eigenheiten sind vor dem Probegalopp zudem wissenswert: Normalerweise hat so ein russischer Lastkraftwagen keine Servolenkung, heißt: Es sind neun kraftraubende Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Ergo rüsten die Rallye-Enthusiasten auf die „Gazelle“ genannte GAZ-Servolenkung mit nur noch viereinhalb Umdrehungen um und passen den Lenkwinkel der Vorderräder an.

Nehmen wir es vorweg: Dermaßen modifiziert, lässt sich der im Renntrimm rund 17 000 Euro teure Pritschenlaster mit strengem Gasfuß und festem Griff zielsicher auf Kurs halten. Nach wenigen Kilometern ist die ungewohnte Fahrerposition so weit adaptiert, dass selbst ausladende Driftwinkel ihre Schrecken verlieren und mit einem breiten Grinsen unterm Helm durchgezogen werden.

Vorsicht bei hohen Tempi

Das Suchtpotenzial hinter dem Steuer der skurrilen Wuchtbrumme ist riesig – nicht nur beim Gastfahrer. „Es gibt kaum eine Rallye, bei der nicht mehrere Teams abfliegen, manche auch mehrmals bei einer Veranstaltung“, berichtet Hirsnik aus der Szene. „Meist rutschen die GAZ mit überhöhtem Tempo in Gräben und überschlagen sich dann längsseits.“ Das Problem scheinen neben der Trägheit des Gerätes die schwachen Bremsen zu sein. „Beides solltest du immer im Hinterkopf haben, vor allem wenn du den vierten oder fünften Gang drin hast.“

Verständlich. Zwar wurde der gelbe Rallye-GAZ ringsum auf Scheibenbremsen umgerüstet, der Eigenkonstruktion fiel aber der originale Bremskraftverstärker zum Opfer. Doch das System ganz oder gar nicht, Vollgas oder Vollbremsung, funktioniert maximal bis zu mittelschnellen Kurven. Bei höheren Tempi ist Schluss mit lustig. Spätestens wenn Wellen zu Kuppen werden und der sportliche Zweitonner abhebt, strömen beim Autor dieser Zeilen die Endorphine. Doch nicht nur beim Steuermann steigt der Adrenalinspiegel. Während Copilot Hirsnik seine Gurte nachzieht, macht er ein ungewöhnliches Angebot. „Was hälst du von einem Gaststart. Wir hätten beide etwas davon. Du könntest dich austoben, und ich müsste nicht danebensitzen, sondern könnte dir zeigen, wie schnell wir im Wettbewerb tatsächlich unterwegs sind.“ ■

DIE TECHNIK

GAZ 51 Rally
Basis: GAZ 51 Pritschenlaster
Bauzeit: 1946–1955

Motor und Kraftübertragung
Reihen-Achtzylinder (GAZ 53)
Hubraum: 4599 ccm
Leistung: 195 PS
Antriebsart: Heckantrieb
Getriebe: Fünfgang manuell (BMW)
Bremsen: Umbau auf Scheibenbremsen
Reifen/Räder: 235/85 R16 auf Eigenbaufelgen

Maße und Gewicht
Radstand: 3280 mm
Länge 4850m
Breite 2250mm
Höhe: 2350 mm
Mindest-Leergewicht: 2000 kg

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h

Fahrzeugwert: ca. 17 000 Euro


HONZA FRONEK
Ganz neue Aussichten: „Kuhnqvist“ am Steuer des urigen Zweitonners


HONZA FRONEK

HONZA FRONEK
Gewichtige Unterschiede: Filigranes Gaspedal und versteckte Balastplatten


HONZA FRONEK
Abgehoben: Kleine und auch größere Sprünge sind an der Tagesordnung


HONZA FRONEK
Da schau her: V8-Motor aus dem GAZ 53 mit modifizierten Chaika-Vergasern



ILLIMAR HIRSNIK
Bunte Hunde: Zumeist sind über 20 GAZ in der speziellen Klasse gemeldet


Hoofft auf den großen Sprung: Vorjahressieger und WM-Vierter Ott Tänak

ROESELER

Blaues Wunder?

Mit Vollgas stürmen die WM-Asse in die zweite Saisonhälfte. Nach vier Niederlagen in Folge bringt Hyundai zur schnellen Schotterhatz in Estland eine neue Motorenausbaustufe. Lokalheld Ott Tänak will damit den Vorjahressieg wiederholen und den enteilten Toyota-Fahrern näherkommen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Statistik zur Saisonhalbzeit spricht eine klare Sprache: Von den bisherigen sechs WM-Läufen gewann Toyota fünf. Besser noch: In Monte Carlo, Kroatien, Sardinien und Kenia feierten die Japaner einen Doppelsieg. Weltmeister Sébastien Ogier führt die Tabelle mit 34 Punkten vor seinem Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans an. Thierry Neuville fehlen als Drittem schon 56 Zähler auf Ogier, Ott Tänak gar 64. Ähnlich groß ist auch der Rückstand in der Herstellerwertung: Dort liegen die Japaner mit 273 WM-Punkten schon 59 Zähler vor den Titelverteidigern aus Korea. Doch noch ist alles drin.

Schneller als im Vorjahr?

Für die Hyundai-Fahrer spricht, dass sie meist die Schnelleren waren und jede Rallye anführten. Wichtiger: Ott Tänak, der im Vorjahr das WM-Debüt in Estland dominierte, gewann den mit einem Schnitt von über 120 Stundenkilometern bisher schnellsten Saisonlauf am Polarkreis. Dem nicht genug, rüstet Hyundai rechtzeitig vor dem ultraschnellen Schotterritt im Baltikum nach und spendiert dem Lokalhelden und seinen Hyundai-Teamkollegen eine neue Ausbaustufe des i20-WRC-Triebwerks. „Wir werden neu homologierte Teile und ein schnelleres i20 WRC als im Vorjahr haben“, verspricht Hyundai-Teamchef Andrea Adamo.

Doch Vorsicht: Nicht nur jeder des hoch motivierten Toyota-Dreigestirns Sébastien Ogier, Elfyn Evans und Kalle Rovanperä kann in Estland gewinnen, auch Takamoto Katsuta, der hier im Vorjahr schon auf Platz 5 lag, bevor er ausrutschte, hat den Speed, um ganz vorne mitzufahren.


ROESELER

Hat einen Lauf: Takamoto Katsuta

Führte die Rallye Estland 2020 aufgrund der Pandemie nur über zwei Tage mit 17 Wertungsprüfungen und insgesamt 232,64 WP-Kilometer, geht das Spektakel diesmal über vier Tage, 24 Prüfungen und insgesamt 319,38 WP-Kilometer.

Zehn WRC bilden die Spitze des insgesamt 49 Teams zählenden Starterfeldes. Knapp die Hälfte davon stellt die zweite Liga mit zehn WRC2- und 14 WRC3-Teams. Hinter den acht WM-Junioren in ihren frontgetriebenen Ford Fiesta Rally4 folgen zwei Ford-Fiesta-Rally3-Turboallradler. Einen teilen sich die auf Sardinien noch als TV-Expertin tätige australische Rallyepilotin Molly Taylor und Ex-Werks-Copilot Seb Marshall. ■

WM-NACHRICHTEN

SUNINEN MUSS LIEFERN

Teemu Suninen übernimmt wieder das WRC-Cockpit von M-Sport-Junior Adrien Fourmaux. Dumm nur, dass der 27-jährige Finne im bisherigen Saisonverlauf im Fiesta Rally2 mehr WM-Zähler holte als im WRC. Will der in Estland lebende Suninen im kommenden Jahr noch in der Königsklasse fahren, sollte er in der Wahlheimat nicht nur Teamkollege Gus Greensmith hinter sich lassen, sondern auch den einen oder anderen Hyundai- und Toyota-Piloten.

WRC2: VOLLES HAUS

Vollversammlung in der Topklasse der zweiten Liga: Mit WRC2-Champion Mads Östberg (Citroën), Tabellenführer Andreas Mikkelsen (Skoda) sowie den Jungstars Oliver Solberg und Jari Huttunen (Hyundai), Adrien Fourmaux (Ford) und Nikolay Gryazin (VW) kommen über die Hälfte der zehn gemeldeten WRC2-Fahrer und fünf verschiedene Rally2-Kundensportmodelle für den Sieg infrage.

WRC3 MIT LUKYANUK

Anders als sein ärgster Verfolger Kajetan Kajetanowicz (Skoda) lässt WRC3-Leader Yohan Rossel (Citroën) Estland aus. Wohl auch, weil neben den drei Lokalhelden Egon Kaur, Raul Jeets (beide Skoda) und Priit Koik (Ford) auch Europameister Alexey Lukyanuk in einem privaten Skoda Fabia startet. Der 40-jährige Russe kennt die schnellen Schotterpisten aus dem Effeff, im Jahr 2014 wurde er sowohl in Russland als auch Estland Landesmeister.

JUNIOR-WM: ERNEUT SESKS GEGEN PAJARI

Um beim Kampf um die Junior-WM-Krone nichts dem Zufall zu überlassen, traten die beiden Titel-Aspiranten Martins Sesks und Sami Pajari zuvor beim EM-Lauf in Lettland an. Der Finne siegte, nachdem der schnellere Sesks aufgrund eines falschen Ladeluftkühlers disqualifiziert wurde. ■ RK



Der auf einem Rohrrahmen aufgebaute Puma ist breiter und flacher als das Serienpendant

M-SPORT

Rallye-WM

M-Sport zeigt Puma Rally1

Pole-Position für M-Sport: Im Rahmen des bekannten „Goodwood Festival of Speed“ zeigte die britische Edelschmiede als erster der drei aktiven WM-Hersteller seinen künftigen Hybrid-Werkswagen.

Von: **Reiner Kuhn**

In Goodwood ließ M-Sport die Katze aus dem Sack: Nach Escort, Focus und Fiesta setzen die Briten künftig auf den Puma und präsentierten erstmals ihren auf einem Rohrrahmen-Chassis aufbauenden Ford Puma Rally1.

Ausschlaggebend für die Wahl zum kompakten SUV war die Strategie von Herstellerpartner Ford. Bis 2026 will das nordamerikanische Unternehmen alle Serienfahrzeuge mit einem Hybridantrieb anbieten und ab 2030 komplett auf Elektro wechseln.

„Die Einführung des Hybridantriebs bedeutet, dass die Rallyefahrzeuge ab 2022 leistungsstärker als je zuvor sein werden, während sie gleichzeitig die Antriebe ihrer Serienautos widerspiegeln“, sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Auch Ford Performance-Chef Mark Rushbrook sieht im Technologiewechsel den richtigen Schritt: „Der Puma Rally1 wird die Hybrid-Power auf die ultimative Probe stellen und beweisen, dass die Technologie in der Lage ist, aufregende Leistungen zu liefern.“

Der Plug-In-Hybrid-Antrieb der neuen Rally1-Fahrzeuge kommt im Servicepark und auf Verbindungsetappen zum Einsatz, steigert aber auch im wahrsten Sinne des Wortes selbst im Wettbewerb die Spannung: Auf den Wertungsprüfungen können die Fahrer mehrmals für jeweils drei Sekunden den elektrischen Zusatzschub von 100 kW (136 PS) aktivieren – eine Option, die auch aus taktischer Sicht ganz neue und interessante Aufgabenfelder für Rallye-Strategen eröffnet.

Bei den bisherigen Testfahrten saß neben Matthew Wilson auch von Adrien Fourmaux am Steuer. „Der Extraschub des neuen Autos ist wirklich beeindruckend. Ich denke aber, dass wir vom Speed her nicht unbedingt schneller sein werden. Schließlich müssen wir künftig wieder sequenziell schalten oder ohne ein Mitteldifferenzial auskommen“, so der junge Franzose. ■

Hyundai i20 Rally2

Debüt in Ypern

Viel Feind, viel Ehr: Im August soll der brandneue Hyundai i20 Rally2 bei dem in der zweiten WM-Liga wohl bestbesetzten WM-Lauf in Belgien sein Wettbewerbsdebüt geben.

Der Termin steht: In Belgien, beim achten von zwölf WM-Läufen, soll der brandneue Hyundai i20 Rally2 sein Wettbewerbsdebüt geben. Klar ist dabei vor allem eines: Die Konkurrenz dürfte nirgends größer sein, avanciert doch die Ypern-Rallye mit aktuell über 50 Nennungen in der zweiten Liga zum bisher bestbesetzten WM-Lauf.

Noch hält sich Hyundai-Sportchef Andrea Adamo aber bedeckt, welcher seiner zahlreichen Werkspiloten und -Junioren bei der Premiere hinterm Steuer sitzen wird. Da Craig Breen trotz Ypern-Sieg 2019 erste Wahl im dritten WRC ist, dürften Oliver Solberg und Jari Huttunen die besten Karten haben. Möglich wäre auch ein Einsatz von Dani Sordo, für den die Rallye aber ebenfalls Neuland bedeutet. ■ RK



HYUNDAI

Noch vier Wochen bis zur Wettbewerbspremiere: Neuer Hyundai i20 Rally2

Rallye-EM

Alles in einer Hand

Nach neun Jahren zieht sich Eurosport Events als Promoter der Rallye-EM zurück und übergibt den Staffelstab an die WRC Promoter GmbH.

Die FIA-Spitze rund um den im September scheidenden Präsidenten Jean Todt hatte schon länger darauf hingearbeitet, in ähnlichen Sportbereichen künftig mit weniger oder im Idealfall den gleichen Ansprechpartnern auszukommen. Kaum hatte der Rallye-WM-Promoter im Frühjahr auch die Geschicke der Rallycross-WM übernommen, komplementiert ab kommender Saison die Rallye-EM das Portfolio der Münchner Motorsport-Vermarkter.

Eurosport Events, das die älteste und bedeutendste Kontinentalserie seit dem Jahr 2013 vermarktete, zieht sich vorzeitig aus dem Zehnjahresvertrag zurück und wird seinen Fokus auf die vollelektrischen GT- und Tourenwagen-Kategorien der FIA sowie die Förderung des FIA-Tourenwagen-Weltcup richten. ■ RK



ERC

Neues Umfeld: In der Rallye-EM tummeln sich vor allem Privatteams



WRX

Johan Kristoffersson will beweisen, dass er nicht nur in VWs übers Wasser gehen kann

Wer hat Angst vorm schwarzen Mann?

Neun Rennen, alle auf europäischem Boden, an sieben Terminen, das alles in einem Zeitraum von nur vier Monaten. Die neunte Rallycross-Weltmeisterschaft der Geschichte kommt als Superkonzentrat daher. Eingedampft zeigt sich auch das Fahrerfeld, aber man muss auch das Gute sehen: Corona hat die Serie geschwächt, aber nicht umbringen können.

Von: **Sven Kopf**

Der Sport kommt nicht zur Ruhe. Den Rallycross-Saisonstart richtet Spaniens Hauptstadt Barcelona aus. Obwohl das Land just zum Risikogebiet erklärt wurde, soll der Auftakt der WRX laut des neuen Promoters auf jeden Fall stattfinden. Tickets für die Fans wurden bereits verkauft, und zwar für den 23. und 24. Juli. Gewöhnungsbedürftig, dass die Veranstaltung auf einen Freitag und Samstag fällt, was daran liegt, dass erstmals ein WRX-Rennen am Abend unter Flutlicht ausgetragen wird. Normalerweise steht zu diesem Zeitpunkt schon die erste Hälfte einer Saison in den Geschichtsbüchern und die Protagonisten erholen sich im Sommerurlaub, stattdessen müssen sie in den Sommermonaten gleich drei Mal ran, und auch im September und Oktober drängen sich jeweils zwei Termine pro Monat. Außer beim neuen Rennen auf dem Nürburgring sind beim fünften Wochenende in Riga jeweils zwei Läufe an einem Wochenende geplant.

Weichen für Extreme E

Corona ist nicht an allem schuld: Das eigentlich für 23. und 24. Oktober geplante Saisonfinale in Montalegre wird vermutlich noch etwas nach hinten geschoben, weil es mit einem Rennen der Extreme-E-Serie in Schottland kollidiert – und da wollen Titelverteidiger Kristoffersson und die Gebrüder Hansen eigentlich mitmachen.

> **!** Bunt ist das Feld noch immer: Beim Auftakt sind 17 Fahrer aus acht Nationen und acht verschiedenen Marken am Start. Doch fix eingeschrieben sind nur sieben.

Ohne den Titelverteidiger und das schwedische Brüderpaar sähe es mager aus im Starterfeld. Dabei wäre es womöglich kaum einfacher gewesen, eine komplette WM zu bestreiten, als in diesen Zeiten. Die WRX bleibt auch 2021 auf europäischem Boden und die Ausflüge nach Übersee mit hohen Transportkosten und Zeit verschlingenden Anreisen fallen weg. Mit nur sieben Schauplätzen und neun Rennen ist der Aufwand überschaubar, aber die Branche kämpft mit durch die Coronakrise eingefrorenen oder gestrichenen Sponsorenbudgets. Nur insgesamt sieben Piloten haben sich permanent eingeschrieben. Darunter drei Duos: Kevin und Timmy Hansen bilden mit ihren Peugeot 208 das Hansen World RX Team, Niclas Grönholm und der Ungar Krisztian Szabo firmieren mit ihren Hyundai i20 als GRX-SET World RX Team.

Titelverteidiger Kristoffersson schloss sich mit Paydriver Enzo Ide der Mannschaft von Mattias Ekström an, die damit automatisch zum Favoriten wird. Vor wenigen Wochen verkündete der dreimalige Weltmeister noch, er habe außer der Extreme E keine Pläne, dann klingelte sein Dauerrivale durch: „Wenn du ihn nicht schlagen kannst, hol ihn ins Team“, sagt Ekström, der im Vorjahr noch selbst um den Titel fuhr, nun als Teamchef fungiert und neben der Fahrerwertung

auch im Team-Wettbewerb die Meisterschaft anvisiert.

Siebter im Bunde ist Kevin Abbring, der keinesfalls zu unterschätzen ist. Die begeisternden Gastspiele des niederländischen Rallye-Routiniers haben gezeigt, dass er mit dem notwendigen Maß an Verstand und Ellenbogen mitmischen kann. Seine Einschreibung für die komplette Saison ist ein Lichtblick in diesem Jahr, mit seinem Renault Mégane sorgt er für eine weitere Marke. Im Vorjahr noch mit fünf Autos am Start, sind die Renault ansonsten abtrünnig. GCK-Teamchef Guerlain Chicherit will sich weitgehend auf ein neues Dakar-Projekt mit Wasserstoffantrieb konzentrieren. Damit sitzen vier Fahrer auf dem Trockenen, die 2020 noch unter seiner Flagge standen und die als permanente Fahrer in diesem Jahr nicht dabei sein werden.

Besonders schmerzlich vermissen die Fans Publikumsliebling Andreas Bakkerud. Der norwegische Haudegen hat es 2021 nicht in ein Cockpit geschafft: „Ich habe lange gesucht und überlegt, aber dann keine Lösung gefunden“, sagt der Vizeweltmeister von 2019, der trotz der komprimierten Saison nicht das notwendige Budget zusammenbrachte. Sein Schicksal teilt sein Teamgefährte aus dem letztjährigen „Rallycross Cartel“ , das englische Enfant terrible Liam Doran. Ebenso fehlen Anton Marklund und Rokas Baciuska.

Heimspiel ohne Scheider

Vermisst werden auch die beiden Deutschen Timo Scheider und René Münnich – jedenfalls als permanente Mitstreiter. Das Team von Münnich ist der WRX eigentlich treu verbunden, doch das Engagement von Münnich Motorsport in der WTCR verhindert bedauerlicherweise einen Einsatz der beiden – und das ausgerechnet bei der Doppelveranstaltung auf dem Nürburgring. Der Termin im August überschneidet sich mit der WTCR. Zwar hatte sich Scheider noch bei den Hansens um ein Ersatzcockpit für das Rennwochenende bemüht, aber diese Anstrengungen blieben erfolglos. Zuletzt war Scheider als Co-Kommentator für den Livestream im Gespräch.

Seit Vermarkter IMG im Vorjahr plötzlich absprang, ist der Promoter der Rallye-WM nun auch für die WRX und die ERX zuständig. Unter Führung von Red Bull Media House hat das Unternehmen aus München die Website (www.fiaworldrallycross.com) neu aufgestellt. Wie sämtliche Wertungsprüfungen auf der nahezu identisch aufgebauten Rallye-Seite WRC+ wird auch hier jedes Qualifying und jeder Finallauf live übertragen. Das Barcelona-Wochenende kostet 7.99 Euro, das Jahres-Abo gibt es ab 29,99 Euro.

Mit insgesamt 17 Teilnehmern bei den Supercars ist das Auftaktrennen in Katalonien trotz der zähen Gesamtsituation gut besetzt. Unter den Teilnehmern ist auch der zweimalige Europameister Timur Timerzyanov, der mangels Geld kein Stammcockpit bei Grönholms mehr hat, aber dennoch in einem Hyundai sein Glück versucht.

In Spanien nicht am Start, aber willig, einzelne WM-Läufe wie den am Nürburgring zu bestreiten, sind die Gebrüder Dubourg. Eisrenn-König Jean-Baptiste und sein jüngerer Bruder Andreá setzen auf zwei gebrauchte Peugeot 208, die sie aber noch einmal ordentlich aufgerüstet haben. Das eigentliche Ziel ist der EM-Titel, der ab Ende August an den vier folgenden vier Rennwochenenden in Höljes, Lohéac, Riga und Spa ausgefahren wird. Dubourg frönt nur noch in dieser Saison dem Sound eines Vierzylinder-Turbos. In der winterlichen Trophée Andros schon seit zwei Jahren voll elektrisch unterwegs, plant der Franzose bereits für die ebenfalls elektrifizierte WRX-Saison 2022.

Manches Team sorgt sich eher um die Zukunft seiner teuer eingekauften und aufgerüsteten Verbrenner. Der Promoter verspricht, dass diese ab 2022 in der EM eine feste Heimat finden. Mit Batteriestrom gehen dagegen schon in der nun anlaufenden Saison die Nachwuchsfahrer an den Start. Die ehemalige RX Lites heißt nun RX2e. Die 335 PS starken Einheitsrenner basieren aber nach wie vor auf Rohrrahmen-Chassis mit Ford-Fiesta-Silhouette. Die neue Formel geht fünf Mal (ab Nürburgring) an den Start. ■

WRX-Kalender 2021

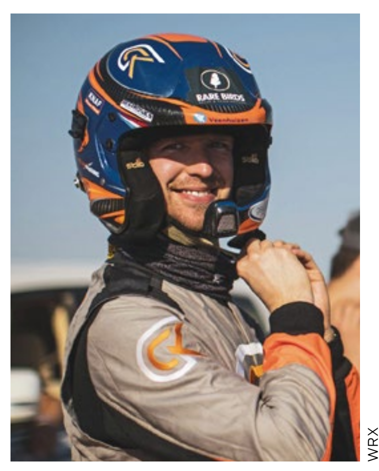
Datum	Ort
23.–24.7.	Barcelona (E)
31.7.–1.8.	Nürburgring (D)**
22.–24.8.	Höljes (S)*
3.–5.9.	Lohéac (F)*
18.–19.9.	Riga (LET)*/**
9.–10.10.	Spa (B)*
TBA	Montalegre (P)

*mit ERC **Doppelveranstaltung



WRX

Die Dubourg-Brüder bringen sporadisch zwei Peugeot und rüsten für 2022


WRX

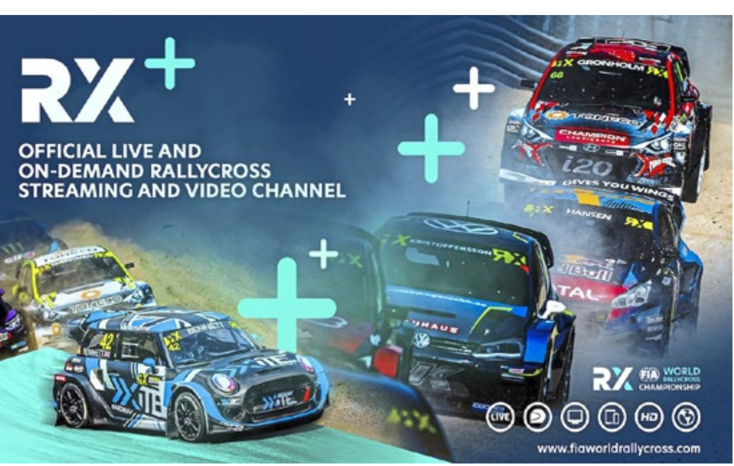
Letzter Renault-Krieger: Abbring


WRX

Wieder bei Münnich: Scheider


WRX

Vorbote des Wandels: Die Nachwuchs-Serie RX2 tritt vollelektrisch an



WRX

Analog zur Rallye-WM: Neues Web-Portal RX+ mit Livestream



Erster Sieg für den neuen Audi RS 3 LMS: Vervisch gewann von der Pole das Hauptrennen von Aragón

WTCR

Neuer Siegertyp

Sowohl Gabriele Tarquini (Hyundai) als auch Audi (dank Frédéric Vervisch) feierten in Aragón ihre ersten Saisonsiege. Die in Estoril noch dominanten Honda stürzten ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass es im wahrsten Sinne des Wortes alles andere als leicht werden würde, war im Honda-Lager klar. 70 kg Mehrgewicht gegenüber Estoril veranlasste selbst die optimistischsten Civic-Fahrer dazu, maximal von einem Top-10-Ergebnis zu träumen. Im engen Weltcup-Feld fuhr man zwar auf der über zwei Minuten langen Strecke nur eine gute Sekunde hinterher, mehr als Platz 16 war im Qualifying für Esteban Guerrieri im besten Honda aber nicht drin. Pech hatte vor allem der als Tabellenzweite angereiste Attila Tassi: Er zeigte sich in den freien Trainings als schnellster Honda-Fahrer, im Qualifying streikte aber die Kraftstoffpumpe und der Ungar, der in Estoril noch seinen ersten WTCR-Sieg feierte, blieb ohne Zeit. So musste er beide Rennen von ganz hinten in Angriff nehmen.

„Wir haben alles rausgeholt, was ging. Darüber bin ich froh, denn wir hatten ein schwieriges Qualifying erwartet“, zeigte Guerrieri sich diplomatisch. Er war es auch, der im zweiten Lauf die Zielflagge auf dem elften Platz sah und damit fast die kühnen Hoffnungen wahr machte. Eine nachträgliche Strafe für einen Kontakt mit Jordi Gené (Cupra) sorgte dafür, dass Teamkollege Néstor Girolami aufrückte und mit P12 das letztlich beste Ergebnis notieren ließ. „Wenigstens haben wir ein bisschen was mitgenommen. Aber wenn wir um den Titel fahren wollen, müssen wir in den Top 10 sein“, so Girolami.

Hyundai zeigte sich dagegen trotz insgesamt plus 50 kg gegenüber Estoril erweitert konkurrenzfähig. Zwar musste man die ganz vorderen Plätze ebenfalls der Konkurrenz überlassen, doch Jean-Karl Vernay zeigte mit P5 im Qualifying, dass man gute Punkte mitnehmen würde. Dazu staubte Gabriele Tarquini auf P10 die

> „Der Start war der Schlüssel zum Sieg. Ich habe in den ersten Runden gepusht und konnte eine Lücke aufreißen.“
>
> Gabriele Tarquini

Reversed Pole für den ersten Lauf ab – übrigens bereits zum zweiten Mal nacheinander. Anders als in Estoril (Ausfall) behielt er aber die Nase vorn und gewann sein erstes WTCR-Rennen seit 2019.

Mit 59 immer noch hungrig

„Der Start war der Schlüssel zum Sieg. Ich weiß, wie schwer es gerade hier ist, jemandem hinterherzufahren. Ich habe in den ersten drei, vier Runden richtig gepusht und konnte eine kleine Lücke aufreißen“, berichtete Tarquini, der auch mit mittlerweile 59 Jahren noch siegeshungrig ist.

Platz 2 ging an Cupra-Pilot Mikel Azcona, der im vergangenen Jahr noch eines der Aragón-Rennen für sich entscheiden konnte. Diesmal gab es keinen Heimsieg, dennoch befreite Cupra sich aus dem tiefen Tal der Tränen, in das man mit einem wahren Debakel-Wochenende in Estoril gerutscht war.

Dort waren auch die Konzern-Kollegen von Audi mächtig gebeutelt. Mit minus 20 (Cupra) respektive minus 30 kg (Audi) im Rahmen einer neuen BOP, dazu im Falle von Audi auch noch 10 mm weniger Mindest-Bodenfreiheit, machte man sich markenübergreifend Hoffnungen auf einen Befreiungsschlag. Und der gelang auch den Ingolstädtern!

Im Einzelzeitfahren holte sich Frédéric Vervisch als letzter Pilot die Pole-Position, indem er den bisherigen Spitzenreiter Thed Björk (Lynk & Co) um die Winzigkeit von 21 Tausendstelsekunden hinter sich ließ. Gilles Magnus auf P3, Tom Coronel auf P6 und Nathanaël Berthon auf P7 schürten ebenfalls die Hoffnungen auf einen starken Audi-Auftritt.

Im ersten Rennen musste Coronel zunächst Berthon ziehen lassen, damit dieser möglicherweise die Lücke zu Azcona und Tarquini schließen kann. Doch

weil das nicht passierte, ließ der Franzose den Niederländer wieder vorbei und Coronel freute sich über seinen und Audis ersten Podestplatz der Saison.

Lynk & Co fehlt Topspeed

Lauf 2 endete für den Publikumsliebling nach einem technischen Defekt vorzeitig, doch im Audi-Lager wurde erneut gejubelt. Vervisch setzte die Pole-Position in die Führung um und hatte nur scheinbar Druck von Björk. Der war zwar zeitentechnisch bei der Musik, fehlender Topspeed sorgte aber dafür, dass er sich eher nach hinten orientieren musste. Dort lauerte nämlich Magnus, dessen Angriffe aber letztlich ins Leere liefen.

Vervisch konnte so trotz einer kurzen Safety-Car-Phase (nach dem Ausrollen von Coronel) recht unbedrängt zum Sieg fahren, seinem ersten seit der Rückkehr in die WTCR. 2019 war er bereits am Slovakiaring siegreich. Vervisch war als Audi-Werksfahrer entscheidend in die Testphase des neuen TCR-Audi involviert. Da ist es nur passend, dass er auch den ersten Sieg damit einfährt: „Ich muss mich beim Team bedanken. Das Auto war richtig gut, wie Gilles auch bewiesen hat“, sagte der Belgier. Magnus auf P3 und Berthon auf P5 sorgten also für einen wahren Feiertag der Audi-Mannen und das Einsatzteam Comtoyou.

Dazwischen sortierten sich Björk auf P2 und Vernay auf P4 ein. Björk, der zuletzt immer entweder überragende oder völlig verkorkste Rennwochenenden erlebt, hatte in Spanien mal wieder ein Hoch und stellte seine Markenkollegen deutlich in den Schatten. Einer von ihnen, Titelverteidiger Yann Ehrlacher, zählt aber ebenfalls zu den Gewinnern des Wochenendes. Mit einem fünften und einem siebten Platz schob er sich auf den zweiten Rang in der Tabelle nach vorn. „Wir hatten auf bessere Ergebnisse gehofft, aber mehr war nicht drin“, sagte der Franzose.

Tabellenführer bleibt sein Landsmann Vernay. Der Engstler-Pilot etabliert sich damit nicht nur Hyundai-intern als Topanwärter auf den WTCR-Titel. ■



WTCR

Durststrecke beendet: Tarquini siegte erstmals seit über zwei Jahren



WTCR

Schwerer Stand: Honda stürzte mit 70 Extra-Kilos ins Niemandsland ab

AUS DEM FAHRERLAGER

ELEKTRO-UMSTEIGER

Mikel Azcona, Jordi Gené (beide Cupra) und Jean-Karl Vernay (Hyundai) traten in Aragón auch bei der vollelektrischen Pure ETCR an, die erstmals parallel zum Weltcup unterwegs war. Dabei galt es für die Piloten nicht nur, zwischen den Autos hin- und herzuwechseln, sondern sich auch noch die jeweiligen Streckenverläufe zu merken. Für die drei Doppelstarter lief es eher durchwachsen: Azcona wurde nach Siegen in beiden Battles in seinem Superfinale von Augusto Farfus ins Kiesbett bugsiert. Vernay verpasste mit technischem Defekt sein zweites Battle, holte aber immerhin P2 in seinem Superfinale. Gené belegte ganz ohne Zwischenfälle P6 in der Wochenend-Wertung.

FANS IN SPANIEN

Im vergangenen Jahr fuhr die WTCR zum Saisonabschluss gleich zweimal in Aragón, jedoch bei beiden Gelegenheiten hinter verschlossenen Toren. In diesem Jahr waren 6400 Fans im Rahmen eines Wiedereröffnungsplans der lokalen Behörden an der Strecke erlaubt.

DIE GOODYEAR-SPIELE

Olympia in Tokio steht vor der Tür, doch in der WTCR haben die Spiele längst begonnen. Bei den „Goodyear Games“ des Einheits-Reifenausrüsters galt es am Freitag vor dem Rennen, einen Army-Parcours aus Reifen zu bezwingen. Für jeden Hersteller traten zwei Fahrer an. Gewinner wurde Lynk & Co mit Yann Ehrlacher und Santiago Urrutia.

ARAGÓN (E), 1. RENNEN

5. von 16 Läufen, 10 Runden à 5,345 km (22 gestartet, 21 gewertet)

Pos.	Fahrer, Team	Marke	Zeit
1.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	21.23,928 min
2.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 1,880 s
3.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 8,455 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 9,531 s
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 10,416 s
6.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 10,578 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,410 s
8.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 12,161 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 13,263 s
10.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 14,132 s

Schnellste Runde: 2.07,023 min (Tarquini)

ARAGÓN (E), 2. RENNEN

6. von 16 Läufen, 13 Runden à 5,345 km (22 gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Fahrer, Team	Marke	Zeit
1.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	28.57,708 min
2.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 1,191 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 1,691 s
4.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 2,400 s
5.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 3,834 s
6.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,434 s
7.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,968 s
8.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 10,974 s
9.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 12,788 s
10.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 114,266 s

Schnellste Runde: 2.07,588 min (Vervisch)

STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Vernay	82 Punkte
2.	Ehrlacher	74
3.	Muller	67
4.	Urrutia	60

STAND TEAMS

Pos.	Team	Punkte
1.	Cyan Racing	141 Punkte
2.	Engstler Liqui Moly	121
3.	Cyan Performance	112
4.	ALL-INKL.DE Münnich	111

STAND TROPHY

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Magnus	62 Punkte
2.	Coronel	33
3.	J. Bäckman	25

STAND JUNIOREN

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Magnus	166 Punkte
2.	Engstler	125
3.	Boldizs	102

Supercars

Van Gisbergen perfekt

Shane van Gisbergen feiert seine nächste Siegesserie. Beim ersten der zwei Townsville-Events gewann der Holden-Pilot beide Rennen und knackt damit die Marke von 50 Siegen.

Von: **Michael Bräutigam**

Für den Erfolg im ersten Rennen musste der Tabellenführer aus Neuseeland aber erst mal an seinem Triple-Eight-Teamkollegen Jamie Whincup vorbei. Der Rekordmeister nutzte den schlechten Start von Pole-Mann Van Gisbergen aus und führte das Rennen auch bis zur 69. von 87 Runden an. Doch eine Overcut-Strategie für den zweiten Stopp bescherte „Giz" die besseren Reifen und das leichtere Auto für den Schlussspurt, sodass er Whincup 18 Runden vor dem Ende knackte. „Ich habe etwas Zeit im Verkehr verloren, deshalb war die Lücke größer, als ich dachte. Aber in frischer Luft ist das Auto richtig aufgeblüht", so van Gisbergen.



Saisonsiege Nummer 9 und 10: Shane van Gisbergen baut die Führung aus

MOTORSPORT IMAGES

Auf den 49. folgte am Sonntag der 50. Karrieresieg, mit einem ganz ähnlichen Rennverlauf wie am Samstag. Lange Zeit musste sich der Tabellenführer mit der Heckansicht des Teamkollegen-Autos abfinden, das rennentscheidende Manöver gab es diesmal 15 Runden vor dem Ende.

Damit ist er nun der sechste Fahrer der Supercars-Historie, der mindestens 50 Siege geschafft hat – zehn davon in der laufenden Saison, die gerade mal 16 Rennen alt ist. Der Vorsprung auf Whincup wächst auf mittlerweile 245 Punkte an.

Ein gutes Wochenende erlebte DJR-Speerspitze Anton de Pasquale (Ford). Mit zwei dritten Plätzen schiebt er sich auf den sechsten Tabellenplatz vor. ■

NACHRICHTEN

ETCR: „EKI" JETZT VORN
Mit einem Eventsieg bei der ETCR in Aragón hat sich Mattias Ekström (Cupra) auch die Tabellenführung geschnappt. Erster Verfolger ist Jean-Karl Vernay (Hyundai), auf P3 liegt „Ekis" Cupra-Kollege Jordi Gené.

DTM: STRECKENABNAHME IN DER RENNWOCHE
Bevor die DTM ihre Lausitzring-Variante in Angriff nehmen kann (siehe letzte MSa), steht noch die Streckenabnahme aus. Zuletzt wurde die Variante im Jahr 2003 befahren. Die nötige Abnahme soll in der Rennwoche stattfinden. Von FIA-Seite muss Roland Bruynseraede sein Okay geben, von DMSB-Seite Niels Wittich, der – das jedoch zufällig – seit 2021 auch DTM-Rennleiter ist. Ebenfalls kurios: Bruynseraede verlor 2007 ausgerechnet nach einem Chaos-Rennen am Lausitzring seinen damaligen Job als DTM-Renndirektor.

NASCAR

Vierter Doppelsieg der Buschs

In Atlanta gab es zum vierten Mal einen Doppelsieg der Busch-Brüder im NASCAR-Oberhaus. Diesmal hatte Kurt (Chevrolet) die Nase vor Kyle (Toyota).

Von: **Michael Bräutigam**

Brüderlich wurde es im Kampf um den Sieg zuletzt 2019 in Kentucky, als Kurt seinen jüngeren Bruder in einem irren Finish bezwang und so zum ersten Mal einen Doppelsieg anführte – bei den zwei Gelegenheiten zuvor hatte nämlich Kyle die Oberhand. Nun ist diese Statistik genauso ausgeglichen wie sich das Rennen in Atlanta über weite Strecken gestaltete. Denn Kyle gewann die erste Stage, Kurt die zweite.

Kyle lag kurz vor Schluss auch vorne und glaubte schon an den Sieg, doch er machte die Rechnung ohne Ross Chastain. Kurts Ganassi-Teamkollege stellte sich 25 Runden vor dem Ende beim Überrunden etwas unkooperativ an – ob gewollt oder nicht – und brachte Kurt damit an die Spitze. „Da sieht man, was für ein Fahrer er ist", grantelte Kyle im Ziel über den Watermelon Man.

Hamlin weiter vorn

Kurt war es herzlich egal, denn mit seinem ersten Saisonsieg schaffte er nun endlich den Einzug in die Playoffs. Vor Atlanta hatte er gerade mal 15 Punkte Vorsprung auf den Cut. Nun ist er fix im Titelrennen dabei. „Ich wusste, dass es eine Saison werden wird, in der wir mit dem Rücken zur Wand stehen", sagte der Champion von 2004. „Wir müssen hart, aber klug fahren."

Einmal mehr zog Denny Hamlin (Toyota) trotz nur P13 in Sachen Tabellenführung den Kopf aus der Schlinge. Diesmal fing sich Kyle Larson (Chevrolet) auf Top-5-Kurs eine Speeding-Strafe beim letzten Stopp ein, wodurch er letztlich nur auf P18 landete. Noch sind aber fünf Rennen in der Regular Season zu fahren. ■



Nach Bruder-Duell in Atlanta: Kyle Busch (r.) gratuliert dem siegreichen Kurt

NASCAR

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)
21. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 21 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	836 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	826
3.	Kyle Busch (Toyota)	739
4.	Byron (Chevrolet)	733
5.	Elliott (Chevrolet)	704
6.	Logano (Ford)	700
7.	Truex Jr. (Toyota)	671
8.	Blaney (Ford)	639
9.	Harvick (Ford)	626
10.	Keselowski (Ford)	623



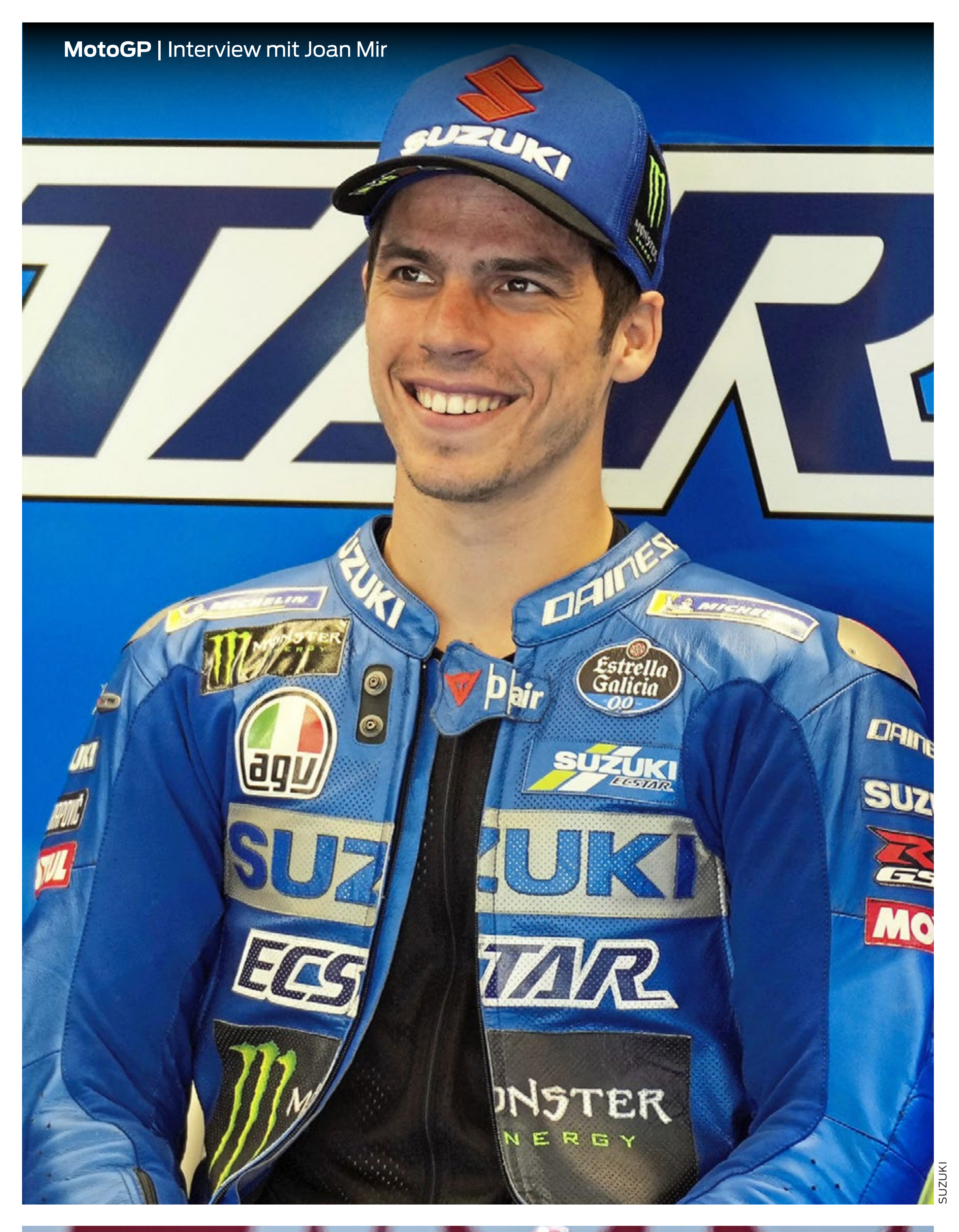
Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.



SUZUKI

Joan Mir (#36) in Assen: „Wichtiger Podestplatz“

SUZUKI

MotoGP-Weltmeister Joan Mir hatte es bislang beim Versuch, seinen Titel zu verteidigen, nicht leicht. Der 23-jährige Spanier erzählt, wo die Schwierigkeiten liegen, was verbessert werden muss, und wie er nach dem Podestplatz in Assen der zweiten Saisonhälfte entgegenblickt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie Ihre Situation nach der ersten Saisonhälfte?
Assen war ein wichtiges Podium für mich und für Suzuki. Ich denke, es hat uns einen Energieboost für die Sommerpause gegeben, um in der zweiten Saisonhälfte wieder besser zu werden. Unser Paket ist derzeit wohl nicht gut genug, um um den Titel zu kämpfen, deshalb müssen wir daran arbeiten. Wir müssen an dem Motorrad arbeiten, ich muss an mir selbst arbeiten, und wir müssen versuchen, uns immer weiter zu verbessern. Über das Rennen in Assen war ich aber sehr glücklich. Wir konnten nicht viel mehr erwarten als den dritten Platz. Fabio Quartararo und Maverick Viñales waren das ganze Wochenende sehr schnell, sie fuhren ihr Motorrad auf einem wirklich guten Level, und es war für mich sehr schwer, ihnen auch nur nahe zu kommen.

Wäre eine Heckabsenkung, wie sie die anderen haben, ein Weg weiter nach vorne?
Ganz sicher. Wir müssen an einer solchen Vorrichtung arbeiten, denn es gibt viele Strecken, auf denen sie einen großen Unterschied macht. Auf dem Sachsenring haben wir für das Rennen das Maximum aus unserer Abstimmung für die Reifen, die wir im Rennen gefahren sind, herausgeholt. Aber man konnte in jeder Runde sehen, wie viel Zeit wir aus der letzten Kurve auf die Zielgerade gegenüber den anderen verloren haben. Es war schon frustrierend, wie viel da beim Beschleunigen verloren gegangen ist. Und ich hatte deshalb keine Chance, auf der Bremse anzugreifen. Wir müssen mit den gleichen Voraussetzungen antreten wie die anderen. Das ist das Erste, wofür wir sorgen müssen. Dann müssen wir auch an anderen Details des Motorrads arbeiten, denn es sind immer Kleinigkeiten, die

„In der zweiten Saisonhälfte ist noch alles möglich“

letztendlich den Unterschied machen. Ich muss verstehen, und mein Team muss verstehen, was wir brauchen, um im Qualifying stärker zu sein. Wir müssen draufkommen, wie es möglich ist, dort eine gute Rundenzeit hinzubekommen. Meine Racepace ist nicht viel langsamer als meine schnellste Runde im Qualifying, obwohl ich da pushe wie ein Tier. Das ist schwer zu verstehen, aber wir werden sicherlich eine Lösung finden.

Was möchten Sie dafür am Motorrad verbessert haben?
Neben der Heckabsenkung, die wir schnellstens brauchen, um mit den gleichen Werkzeugen zu starten wie die anderen, müssen wir mit neuen Reifen besser werden. Das ist der Bereich, in dem wir unbedingt besser werden müssen. In Assen hatte ich diesbezüglich in FP3 ein gutes Gefühl und konnte die fünftschnellste Zeit fahren. Deshalb hatte ich mir vom Qualifying einiges erhofft. Dort hatte ich das Gefühl aber nicht mehr, so konnte ich die eine schnelle Runde nicht abliefern. Dies hat uns eine Menge Plätze gekostet, deshalb müssen wir diesen Bereich unbedingt verbessern. Mit gebrauchten Reifen habe ich ein wirklich gutes Gefühl, mit ihnen habe ich eine gute Pace.

Haben Sie eine Erklärung dafür, warum das Gefühl mal da ist und mal nicht?
In Q2 hatte die Strecke viel mehr Grip als in FP3. Daher bekam ich Probleme beim Einlenken. Bei diesem Grip konnte ich einfach nicht schnell genug einlenken, deswegen habe ich in diesem Bereich zu viel Zeit verloren. Das ist wirklich bedauerlich, denn mit einem zehn Runden alten, harten Reifen konnte ich 1.33,0 fahren, in der Quali kam ich gerade mal auf eine 1.32,7. Das ist schon ein wenig frustrierend. Aber es wäre schlimmer, wenn wir das Problem andersherum hätten.

Worin unterscheidet sich die Suzuki hier von der Yamaha?
Das ist schwierig zu sagen. Und ich kann auch nur sagen, was ich von außen und bei den Rundenzeiten sehe. Die Suzuki und die Yamaha sind zwar beide Reihenvierzylinder, aber ich denke nicht, dass sie sehr ähnlich sind. Sie haben unterschiedliche Charakteristika. Die Yamaha-Fahrer haben auch einen anderen Fahrstil als die von Suzuki. Die Suzuki ist etwas aggressiver, sie bewegt sich mehr, so ist sie näher an der V4-Konkurrenz, ohne eine V4 zu sein. Die Yamaha wirkt sanfter. Das kann aber auch nur meine Sicht sein.

> „Wir brauchen eine Heckabsenkung. Es war frustrierend, wie viel Zeit ich auf dem Sachsenring beim Beschleunigen auf die Zielgerade verloren habe.“
>
> Joan Mir

Wie haben Sie es in Assen geschafft, aufs Podest zu fahren?
Ich habe in den ersten Runden getan, was ich tun musste. Es ist für uns aber sehr schwierig, die Hondas und die Ducatis zu überholen. Für mich jedes Mal ein Albtraum. Ich habe versucht, mein Maximum zu geben und möglichst clever zu überholen. Bei den Problemen, die Ducatis zu überholen, war manches Manöver grenzwertig. Ich habe sie nicht berührt, aber schon jedes Mal einen Blockpass gemacht. Es tut mir leid für sie, aber es war schwierig, und ich konnte nichts anderes tun. Ich denke, da können mich die anderen Suzuki- und Yamaha-Piloten gut verstehen. Jack Miller ist sicher sauer, denn auch ihn habe ich mit einem Blockpass überholt. Ich mag diese Art zu überholen nicht, aber er ist auf den Geraden schnell, er bremst hart, da ist es sehr schwer, es anders zu machen.

Es wird darüber gesprochen, in Zukunft die Anzahl der Grands Prix zu erhöhen. Was halten Sie davon?
Die Frage ist, wie man noch mehr Rennen in den Kalender packen will – ich sehe keine großen Lücken. Ab Mitte November ist es in Europa zu kalt, und das ist kritisch bei einem MotoGP-Motorrad. Ich fahre gerne Rennen, es ist ja auch mein Job. Und die Anzahl, die wir normalerweise in einem Jahr haben, ist gut. Mehr wäre sehr hart. Nicht nur für die Fahrer, sondern für alle, die in der MotoGP arbeiten. Sie müssen mehr Zeit von zu Hause, von ihren Familien weg verbringen. Dabei wollen alle viele Jahre in der Weltmeisterschaft sein, nicht nur ein paar. Deshalb muss die Sache gründlich durchdacht werden.

Muss auch über Änderungen beim Qualifying und bei den Strafen nachgedacht werden?
Wir müssen in der Moto3 unbedingt etwas ändern. In Assen sind wir nur knapp an einer weiteren Katastrophe vorbeigekommen. Die Sache muss anders angegangen werden, man müsste eine andere Art des Qualifyings finden. Das Risiko ist derzeit einfach zu groß. Die Fahrer müssen Windschatten fahren, um auf eine brauchbare Rundenzeit zu kommen. Und wenn einer stürzt, kann er leicht vom nächsten überfahren werden. Da muss dringend etwas getan werden, so können wir nicht weitermachen. Was die MotoGP angeht, müssen wir ein Vorbild für die anderen Klassen sein. Deswegen sollten wir im Quali nicht auf die anderen warten, und das habe ich auch in der Safety Commission gesagt. Wenn einer wartet oder hinter einem ist, gibt es Fahrer, die sich sagen: Es ist mir egal, ich pushe einfach, das ist mein Job. Aber es gibt eine Menge Fahrer, die den anderen keine Anhaltspunkte geben wollen. Wenn da jetzt keine klaren Regeln gemacht werden, werden es die gleichen Fahrer sein, die immer pushen, und die gleichen, die ihnen folgen. Das ist einfach unfair. Ich denke, das Problem sind mehr die Fahrer, die hinterherfahren, als die anderen.

Glauben Sie noch an eine Titelverteidigung?
Wir sind noch nicht an der Spitze, aber auch nicht super weit weg. Wenn wir also wie 2020 eine gute zweite Saisonhälfte hinlegen, dann ist noch alles möglich.

Könnten Ihnen die KTM dabei Probleme bereiten?
Speziell Oliveira war in Mugello, Barcelona und auf dem Sachsenring sehr stark. Das waren aber Strecken, die die Reifen stark beansprucht haben. In Assen war er nicht mehr ganz so stark. Man muss aber auf alle Fälle mit ihnen rechnen. Genauso wie mit Marc Márquez. Er hat zuletzt auf zwei körperlich sehr anstrengenden Strecken sehr gute Leistungen gezeigt, er wird sicherlich sehr stark zurückkommen.

Was machen Sie in der Sommerpause?
Wohl das, was alle machen. Erst einmal etwas ausspannen, denn ich brauche erst einmal eine kurze Zeit ohne Motorrad und Racing. Ich möchte auch mal an etwas anderes denken, oder zumindest nicht mehr ganz so viel über die WM nachdenken. Dann werde ich aber wieder anfangen, ganz normal zu trainieren. Ich werde versuchen, daran zu arbeiten, in der zweiten Saisonhälfte besser zu werden. ■



Joan Mir

Geburtstag: 1. September 1997
Geburtsort: Palma de Mallorca
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (–)
2016: Moto3, KTM (5.)
2017: Moto3, Honda (1.)
2018: Moto2, Kalex (6.)
2019: MotoGP, Suzuki (12.)
2020: MotoGP, Suzuki (1.)
2021: MotoGP, Suzuki (zurzeit 4.)

Hobbys
Dirt Track, Supermoto



Runde Sache: Alle Fahrer bekommen die gleichen Reifen

Einer für alle

Michelin beliefert die MotoGP mit Einheitsreifen. Es ist nicht leicht, Reifen für die besten Fahrer und die schnellsten Motorräder der Welt zu bauen. Und dass alle zufrieden sind, ist noch schwieriger. Wir haben uns bei den Franzosen etwas genauer umgesehen.

Von: **Imre Paulovits**

Die MotoGP wird immer spektakulärer. Schräglagen bis 66 Grad, sich windende Motorräder und Geschwindigkeiten, die früher niemand für möglich gehalten hätte. All dies geht nur mit Reifen auf dem höchsten Entwicklungsstand. Obwohl die MotoGP seit mehr als einem Jahrzehnt mit Einheitsreifen fährt, hat die Entwicklung auch seither riesige Fortschritte gemacht, und die besten Fahrer der Welt sowie die Motorradwerke setzen den Reifenausrüster mächtig unter Druck.

Seit 2016 beliefert der französische Hersteller Michelin die MotoGP mit dem schwarzen Gold. In diesen fünf Jahren hat man sich aufeinander eingeschossen. Es wurden auch viele Hürden überwunden, was die heutigen Rennzeiten erst möglich macht. Dabei mussten die Franzosen zunächst viel lernen. Vorgänger Bridgestone hatte mit seiner radikalen Reifentechnologie mit sehr steifer Karkasse die Latte sehr hoch gelegt. Michelin wollte eigentlich einen Reifen machen, der näher am Charakter von Serienreifen ist, musste aber schnell erkennen, dass dies nicht möglich ist.

Gewaltige Kräfte

„Erst als wir mit den Werksfahrern angefangen haben zu testen, wurde uns klar, welche Kräfte auftreten“, erinnert sich Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. Und er veranschaulicht diese: „Bei 300 km/h auf der Geraden hat die Auflagefläche des Vorderreifens die Größe einer Kreditkarte. Beim Bremsen kann sich diese Fläche wegen der gewaltigen Belastung auf das Vierfache vergrößern, weil der Reifen zusammengequetscht wird. In maximaler Schräglage wird die Auflagefläche auf das Doppelte gequetscht. Man kann sich also vorstellen, welche Belastung bei einem Rennen über zum Beispiel 25 Runden mit je 13 Kurven auf den Reifen einwirkt. Der Hinterreifen walkt weniger, dafür entwickelt er durch das Durchdrehen sehr viel Hitze.“ Dabei dreht der Reifen sogar noch bei Höchstgeschwindigkeit durch, je nach Elektronik bis zu 20 Prozent. Dies bedeutet, dass ein MotoGP-Hinterreifen bei 360 km/h, die mittlerweile erreicht werden, sich mit über 430 km/h dreht.

> **!** Michelin gibt nach eigenen Angaben für den MotoGP-Einsatz so viel Geld aus wie ein Motorradwerk. Aber es lohnt sich – aus technischen und Marketing-Gründen.

Daher muss ein MotoGP-Reifen, um diese Kräfte aufnehmen zu können, viel steifer sein als ein Straßenreifen, aber auch als die Reifen anderer Rennserien. Diese Steifigkeit wird über die Materialien, die für die Karkassen und die Gummimischungen verwendet werden, erreicht. „Bei einem Straßenreifen liegt die optimale Arbeitstemperatur vorne bei 75, hinten bei 90 Grad. Beim MotoGP-Reifen vorn bei 100 bis 110, hinten bei 125 bis 130 Grad“, erklärt Taramasso. „Im Reifenwärmer werden die Reifen auf 90 Grad vorgeheizt, dann muss man sie innerhalb von zwei Runden auf Arbeitstemperatur bringen. Ist der Fahrer dabei zu langsam und baut nicht genug Belastung auf, kühlen sie aus und er stürzt. Ist er in der Aufwärmphase zu schnell, stürzt er deswegen.“ Eine schmerzhafte Erfahrung, die vor allem MotoGP-Rookies machen mussten. Für die Motorradhersteller ist es wichtig, den Schwerpunkt zu finden, der den Reifen in allen Situationen mit möglichst dem optimalen Druck belastet und ihn so im Temperaturfenster hält. „Würde man einen MotoGP-Reifen auf ein Straßenmotorrad montieren, würde man damit unweigerlich stürzen, weil man sie dort gar nicht auf Temperatur bekommt“, verrät Taramasso.

„Auch die Gummimischungen der MotoGP-Reifen sind härter als bei Reifen von anderen Renn-

serien, weil sie höhere Kräfte aufnehmen müssen, und auch die Rennen recht lang sind", erklärt Taramasso. „Als wir 2015 die ersten Reifen für den Wiedereinstieg vorbereitet haben, haben wir sie aus unserem MotoGP-Reifen von 2008, den Reifen aus der Endurance-WM und denen aus den nationalen Superbike-Meisterschaften kombiniert, um die bestmögliche Haftung bei bestmöglicher Haltbarkeit hinzubekommen. Seither haben wir sehr viel über die Konstruktion und Mischungen gelernt."

Großer Aufwand

Michelin bringt für die Rennwochenenden drei verschiedene Mischungen für vorn und für hinten mit, diese werden aus den Erfahrungswerten der letzten Jahre zusammengestellt. Für neue oder neu asphaltierte Strecken stehen vier Mischungen zur Verfügung. Michelin hat aber noch eine weitere Mischung als Backup dabei, sollte es unvorhergesehene Wetterverhältnisse geben. Dazu gibt es zwei Regenmischungen für vorn und für hinten. Insgesamt kommen so für jedes Rennwochenende 1200 Reifen an die Strecke.

Die Reifen werden in auf genau 20 Grad temperierten Lkw und Containern transportiert. Die Reifen, die an der Strecke bei den Teams in den Reifenwärmern waren, aber nicht benutzt wurden, werden markiert. Wurden sie mehr als 20 Stunden aufgewärmt, werden sie nicht mehr herausgegeben. Als der MotoGP-Tross dieses Jahr zwei Tests und zwei Grands Prix in Katar verweilte, kamen zwangsläufig vorgewärmte Reifen zum Einsatz, und es gab Beschwerden von den Fahrern. „Aber die Rundenzeiten konnten diese Klagen nicht untermauern", sagt Taramasso.

Zunächst hinkte Michelin bei der Haftung des Vorderreifens hinterher, dies wurde 2017 behoben. Seither gab es immer neuere Generationen für vorne und für hinten. Seit diesem Jahr kommen für Strecken, auf denen viele Kurven in nur eine Richtung aufeinanderfolgen, asymmetrische Vorderreifen zum Einsatz: Auf der Seite, die zum Auskühlen neigt, haben sie eine weichere Mischung.

Für die Zukunft hat sich Michelin Reifen zum Ziel gesetzt, die ohne Nachlassen über die gesamte Renndistanz halten. Dazu arbeitet man an der Umweltverträglichkeit. Die Reifen werden recycelt. In der MotoE beträgt bereits heute der Anteil von wiederverwendetem oder biologischem Material beim Hinterreifen 40, beim Vorderreifen 33 Prozent. ■

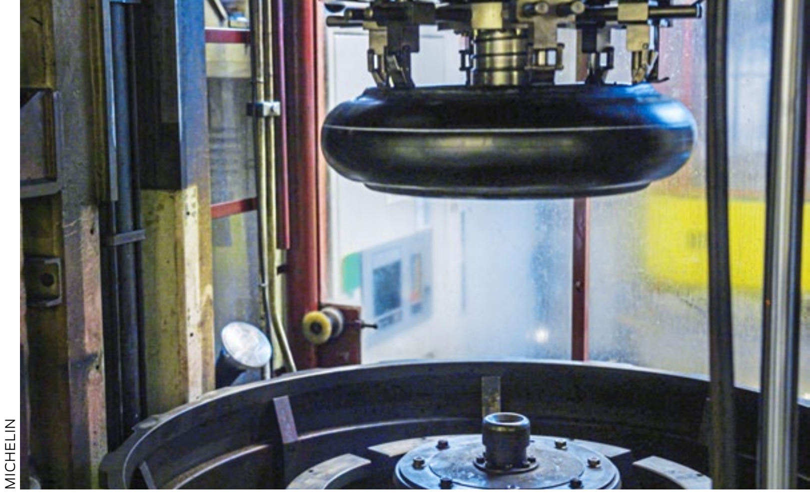
DREI FRAGEN AN PIERO TARAMASSO



WELCHE ENTWICKLUNGSSCHRITTE HAT MICHELIN SEIT 2016 GEMACHT?
Wir haben vor allem Schritte am Vorderreifen gemacht. Wir haben unterschiedliche Konturen gemacht, haben unterschiedliche Karkassen probiert, viele verschiedene Mischungen gemacht. Und das ist der Bereich, wo wir am meisten gelernt und die größten Fortschritte gemacht haben.

WAS IST AUS DER SICHT DES TECHNIKERS INTERESSANTER: EIN REIFEN, DER FÜR ALLE FUNKTIONIERT, ODER DER REIFENKRIEG?
Der Reifenkrieg war sicher aufregender. Man musste schneller entwickeln und für jedes Rennen etwas Neues bringen, um mitzuhalten. Heute haben wir eine andere Arbeitsweise. Da wir drei unterschiedliche Spezifikationen für vorne und hinten zu jedem Rennen bringen, und oft alle drei im Rennen gefahren werden können, lässt es aber immer noch Strategien zu. Und das macht es heute aufregend.

MACHT DIE ELEKTRONIK DIE REIFEN-ENTWICKLUNG EINFACHER ODER SCHWIERIGER?
Als wir 2016 eingestiegen sind, kam auch die Einheitselektronik. Man sagte uns, dass die eigenen der Hersteller zuvor mit feineren Schritten gearbeitet hätten. Eine fortschrittliche Elektronik hilft den Reifen sicherlich. Sie kontrolliert den Spin besser, den Slide, die Gasannahme, alles. Mit der aktuellen Elektronik sieht es so aus, dass der Reifen mehr belastet wird.


MICHELIN
Die Rennreifen werden in eigenen Fertigungsanlagen gebaut

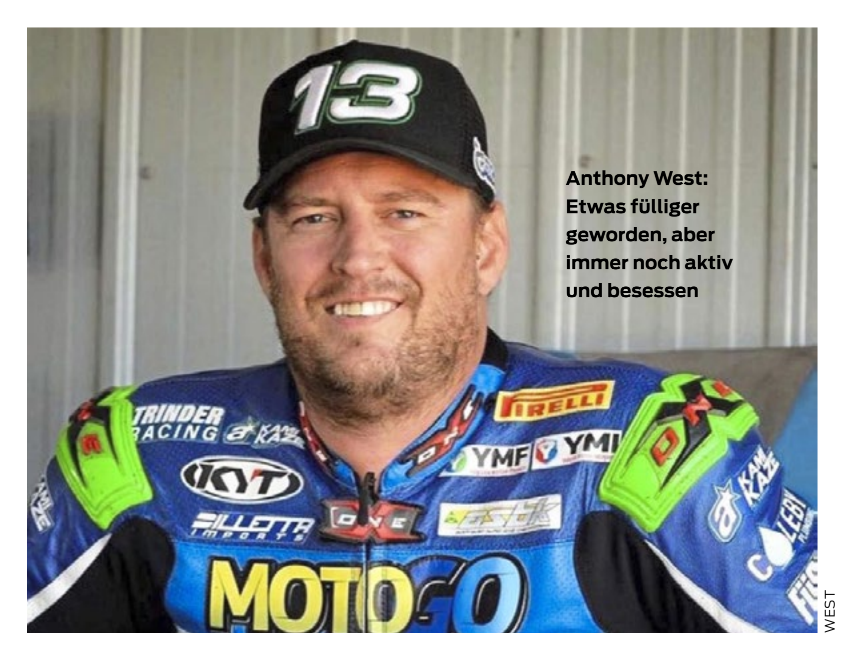


MICHELIN
Neben der Serien-Qualitätskontrolle werden die Reifen optisch geprüft



MICHELIN
Ständig werden die Temperaturen der Reifen und des Asphalts gemessen


MICHELIN
Michelin stellt jedem Team einen eigenen Reifentechniker



Anthony West: Etwas fülliger geworden, aber immer noch aktiv und besessen

WEST

Happy Birthday

In dieser Woche feiern gleich drei WM-Stars runden Geburtstag. Tausendsassa Anthony West wird 40, Kawasaki-Star Akira Yanagawa 50, und Ex-500er-Pilot Niall Mackenzie 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Einmal Rennfahrer, immer Rennfahrer. So halten es Anthony West, Akira Yanagawa und Niall Mackenzie.

Der Regen-Magier

Anthony West bestritt 1998 als 17-Jähriger einen Wildcard-Einsatz in Phillip Island. Sein Landsmann Jeff Hardwick, Eigentümer des Shell-Honda-Teams in der Motorrad-WM, erkannte sein Talent und gab ihm einen Vollzeit-Vertrag bei den 250ern. West wurde bereits im zweiten Jahr WM-Sechster, dann folgte eine Karriere voller Höhen und Tiefen. 2003 stand er in Barcelona, Assen und Donington dreimal in Folge auf den Podest und beim Regenrennen in Assen ließ er niemandem eine Chance. Für 2005 bekam er einen Werksvertrag bei KTM, debütierte mit der 250 FRR gleich mit einem zweiten Platz im Regen von Donington. Doch er überwarf sich bald mit Teamchef Harald Bartol. Als sich Olivier Jacque 2007 verletzte und aufhören musste, bekam er einen MotoGP-Werksvertrag bei Kawasaki und fuhr anderthalb Saisons in der Top-Liga mit einem fünften Platz in Brünn 2008 als Höhepunkt. 2010 trat er bei MZ in der Moto2 an und erreichte mit dem Low-Budget-Motorrad erstaunliche Ergebnisse. 2012 hatte West einen positiven Doping-Test beim Frankreich-GP und bekam eine 18-monatige Sperre. Danach strahlte er 2014 noch einmal: Elf Jahre nach seinem ersten GP-Sieg gewann er in der Moto2 erneut das Regenrennen in Assen. Seither kam West einfach nicht vom Rennsport los. Oft am Rande des finanziellen Ruins, fuhr er gelegentliche Top-Resultate, mal in der Supersport-WM, mal in der Asia Championship heraus, bis er 2018 ein zweites Mal positiv auf unerlaubte Substanzen getestet wurde und eine zweijährige Sperre bekam. In diesem Jahr gab er in der Australischen Superbike-Meisterschaft sein Comeback und ist derzeit 13. der Meisterschaftswertung.



Akira Yanagawa: Alter schützt vor Schnellheit nicht – auch mit 50 top

KAWASAKI

Der Kawasaki-Star

Akira Yanagawa war 1989 japanischer 250er-Meister und wechselte 1993 zu den Superbikes. Kawasaki schickte ihn 1997 in die Superbike-WM. Yanagawa gewann auf dem A1-Ring, in Sugo, schloss die WM gleich als Vierter ab und wurde erster japanischer Superbike-WM-Laufsieger außerhalb seiner Heimat. 1999 und 2000 wurde er WM-Fünfter und fügte beim WM-Finale in Sugo 1999 einen weiteren Sieg hinzu. Als Kawasaki den MotoGP-Einstieg vorbereitete, war es Yanagawa, der die ZX-RR entwickelte und mit ihr 2002 in Motegi und 2003 in Suzuka und Barcelona drei Wildcard-Einsätze bestritt. Seither ist er Testfahrer bei Kawasaki, und er hat das Rennfahren nie ganz gelassen. 2007 führte er gar die japanische Superbike-Meisterschaft an und wurde Zweiter, 2015 schloss er sie noch einmal als Dritter ab. 2016 wurde er bei den 8 Stunden von Suzuka mit Leon Haslam und Kazuki Watanabe Zweiter und war mit 45 Jahren noch Schnellster des Teams. Noch vor der Pandemie fuhr er in der japanischen Meisterschaft und betreute den Nachwuchs im Kyusyu-Team.

Niall Mackenzie: Auch mit 60 noch immer ständig auf dem Bike

MACKENZIE

Der Dynastie-Gründer

Niall Mackenzie fuhr von 1985 bis 1995 in der Motorrad-WM. Als er 1987 von den 250ern zu den 500er aufstieg, gelang ihm in Österreich gleich ein Podestplatz und er schloss die WM als Fünfter ab. 1989 war er Yamaha-, ein Jahr später Suzuki-Werksfahrer, holte 1990 zwei weitere Podestplätze und wurde WM-Vierter. Nachdem er 1996 in das Yamaha-Team von Rob McElnea in die British Superbike wechselte, gewann er den Titel dreimal in Folge. Nach seiner Karriere testete Mackenzie für britische Motorrad-Zeitschriften, gründete eine Motorrad-Versicherung und organisierte Renntrainings. Dann unterstützte er die Karriere seiner beiden Söhne Taylor und Tarran, die heute beide in der BSB fahren. ■

Motorrad-WM

Australien abgesagt

Gerade erst im Kalender bestätigt und schon wieder abgesagt: Der Grand Prix von Australien wird durch einen zweiten GP in Portimão ersetzt.

Von: **Imre Paulovits**

Die anhaltenden Komplikationen um die Corona-Pandemie zwingen die WM-Organisatoren zu ständigen Kalender-Anpassungen. Weil aufgrund neuer Fälle in Australien die Regeln wieder verschärft worden sind, sahen sich die Dorna und der Veranstalter des Grand Prix von Australien gezwungen, das Rennen dieses Jahr abzusagen und erst 2022 wieder einen Anlauf zu wagen. „Das Protokoll der Blase, mit der wir auch zu kritischeren Zeiten Rennen ohne Zuschauer durchziehen konnten, funktioniert auf Phillip Island deswegen nicht, weil es dort nicht genügend Hotels gibt und die Teams üblicherweise in Ferienhäusern untergebracht sind“, erklärte Carmelo Ezpeleta die Problematik. „So kann die Verpflegung nicht über die Unterkunft sichergestellt werden, und man kommt unweigerlich mit der Bevölkerung in Kontakt.“

Ein herber Schlag für Jack Miller und Remy Gardner, die vor ihrem Heimpublikum brillieren wollten.

Die Grands Prix von Thailand und Malaysia sind im Kalender geblieben, Buriram soll am 17. Oktober, Sepang eine Woche später stattfinden. Es ist geplant, den WM-Tross mit Charterflügen ein- und auszufliegen, um die Protokolle wahren zu können. Als Ersatz für Phillip Island ist ein zweiter Grand Prix in Portimão am 7. November geplant, eine Woche vor dem WM-Finale in Valencia. ■



REPSOL

MotoGP auf Phillip Island: Frühestens 2022 wieder möglich

Supersport-WM

Aegerter: Viel testen

In der letzten Woche testete Dominique Aegerter die Ten-Kate-Yamaha drei Tage lang auf den für ihn neuen Strecken von Most und Magny-Cours.

Von: **Imre Paulovits**

Supersport-WM-Leader Dominique Aegerter und das Ten-Kate-Team geben mächtig Gas, damit der Schweizer trotz der Überschneidung mit der MotoE, die vertraglich Priorität genießt, und wegen der er wohl zwei Rennen auslassen muss, seine WM-Chancen wahren kann. Letzte Woche Dienstag fuhren sie zunächst einen Tag gemeinsam auf dem Autodrom von Most, wo die Superbike-WM am ersten August-Wochenende erstmals gastieren wird. „Es war ein ganz normaler Trackday, ich konnte dreimal 20 Minuten fahren. Aber wir konnten immerhin Daten sammeln und an der Übersetzung arbeiten“, erzählte Dominique Aegerter. „Es ist dann leider ein tödlicher Unfall passiert, da konnten wir nicht weiterfahren.“

Am Donnerstag und Freitag fuhr Aegerter dann in Magny-Cours. „Ich konnte insgesamt 100 Runden fahren, bevor am zweiten Tag der Regen kam“, so Aegerter. So konnte ich die Strecke kennenlernen, Daten sammeln und wir wissen jetzt, welche Übersetzung wir fahren müssen.“ ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter: Daten und Erfahrung in Most und Magny-Cours gesammelt

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM/SUPERBIKE-WM

Es sieht so aus, dass in den Nachbarländern Deutschlands die Zuschauer endlich wieder die Tribünen füllen können. Nach derzeitigem Stand dürfen die Fans vom 23.–25 Juli in uneingeschränkter Zahl zur Superbike-WM-Runde nach Assen eingelassen werden. Die Karten kosten für den Renntag 43 Euro, für das ganze Wochenende 67 Euro (www.ttcircuit.com/de/vorverkauf-sbk/#).

Auch für die beiden Grands Prix auf dem Red Bull Ring vom 6.–8 und vom 13.–15. August können derzeit Tickets ohne Einschränkungen gekauft werden. Sie kosten zwischen 85 und 169 Euro für den Rennsonntag und zwischen 95 und 199 Euro fürs Wochenende (www.projekt-spielberg.com). Es wird aber empfohlen, die lokalen Corona-Vorschriften weiter zu verfolgen. Sollten Einschränkungen eingeführt werden, wird dies auf den genannten Seiten bekannt gegeben.

STRASSENSPORT

In der British Superbike gewannen am Wochenende in schottischen Knockhill Christian Iddon auf Ducati und zweimal Danny Buchan auf BMW. Besonders in Szene setzte sich Rookie Rory Skinner (Kawasaki), der zweimal Zweiter wurde und im dritten Rennen des Wochenendes erst in der letzten Kurve von Buchan von der Spitze verdrängt wurde.

In der Gesamtwertung führt Iddon (111 Punkte) vor Jason O’Halloran (Yamaha, 105), Buchan (91) und Tarran Mackenzie (Yamaha, 76).

In der US-Meisterschaft in Laguna Seca gewann Jake Gagne (Yamaha) beide Rennen, nun ist er seit neun Rennen in Folge ungeschlagen. Zweiter wurde jeweils Ex-MotoGP- und Superbike-WM-Pilot Loris Baz. Die Meisterschaft führt Gagne (200 Punkte) vor Matthew Scholz (Yamaha, 144) und Josh Herrin (Yamaha, 134). Baz ist mit 105 Punkten Fünfter.


MOTOGP

Der Chef wird 75

Carmelo Ezpeleta ist die Triebfeder und der uneingeschränkte Herrscher der Motorrad-WM. In 30 Jahren hat er sie zu einem weltweiten Top-Spektakel geformt und sie für die Neuzeit reformiert. Am 17. Juli wird der Katalane ein Dreivierteljahrhundert alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist allgegenwärtig. Carmelo Ezpeleta ist zwar nicht groß gewachsen und mittlerweile auf eine Brille und ein Hörgerät angewiesen, doch während eines Grand-Prix-Wochenendes taucht er immer dort auf, wo es entscheidend ist, und er merkt sich jedes kleine Detail, das um ihn herum geschieht. Andere mögen in seinem Alter bereits seit zehn Jahren die Altersruhe genießen, er strotzt nur so vor Energie und frischen Ideen. Und der ganze MotoGP-Tross ist sich einig: „Es ist gut, dass wir ihn haben."

Vor 30 Jahren erwarb die damals im Motorsport völlig unbekannte spanische Marketing-Agentur Dorna, die sich bis dahin nur mit Fußball, amerikanischem Basketball und Leichtathletik beschäftigt hatte, die TV-Rechte an der Motorrad-WM von der FIM. Da Ezpeleta in Spanien bereits ein bekannter Macher im Motorsport war, überredete man ihn, die Organisation zu übernehmen. Das war gar nicht so einfach, hatte sich doch zuvor Formel-1-Zampano Bernie Ecclestone mit der IRTA geeinigt, die WM zu organisieren. Da er sich auch um die TV-Rechte beworben hatte, aber gegen die Dorna das Nachsehen hatte, war er nicht gerade kooperationsbereit. Doch Ezpeleta zeigte, welches Verhandlungsgeschick in ihm steckt, fand mit Ecclestone eine Basis für die Zusammenarbeit, und sie machten 1992 gemeinsame Sache. Schließlich verkaufte der Brite seine Firma Two Wheels Promotion zum Ende des Jahres an die Dorna. Von da an hatte Ezpeleta freie Bahn.

Schon als Kind begeistert

Der Spanier kam gar nicht um den Motorsport herum. Sein Vater war Fahrzeugingenieur mit einer Vorliebe für Autorennen, und so war Carmelo gerade erst fünf Jahre alt, als er sein erstes Formel-1-Rennen sehen konnte. Das hatte ihn so in den Bann gezogen, dass er fortan überall dabei sein wollte, wo in der Umgebung von Barcelona Rennen auf zwei und vier Rädern stattfanden. Mit 19 Jahren kaufte er sich eine Montesa und wollte damit Rennen fahren. Sein Vater sorgte sich um seine Gesundheit, schließlich gab ihm seine Mutter die elterliche Unterschrift, damit ihr nach damaligem Recht noch nicht volljähriger Sohn eine Lizenz lösen konnte.

1972 stieg er auf vier Räder um. Als er bei einem Training im französischen Nogaro mitbekam, dass dort jeder für eine Gebühr auf die Strecke kann, wollte er dieses Konzept auch in seinem Heimatland verwirklichen. Sein Schwager besaß ein Grundstück neben dem Ferienort Calafat und stellte dieses zur Verfügung. Nur musste Ezpeleta das Geld auftreiben, um darauf eine Rennstrecke zu errichten. Er schmiss kurzerhand sein Ingenieurs-Studium, ging bei den Rennfahrerkollegen hausieren, schaffte es tatsächlich, die Mittel für den Rennstreckenbau aufzutreiben – und zog es durch.

Nachdem seine Rennstrecke ständig ausgebucht war und lukrative Rennen zu Gast hatte, heuerte ihn Jarama vor den Toren von Madrid als Berater an. Er stieg in kürzester Zeit zu deren Direktor auf. Und als die Strecke von Barcelona-Catalunya fertiggestellt war, nahm er dort die Fäden in die Hand.

Als der Balkan-Krieg ausbrach und der Jugoslawien-Grand-Prix ausfiel, veranstaltete Ezpeleta zusammen mit Flammini im Namen der Dorna, die gerade den Zuschlag für die TV-Rechte bekommen hatte, am 16. Juni 1991 ein Ersatzrennen in Jarama. Er lieferte makellose Arbeit ab, sog alle Details zur Weltmeisterschaft in sich auf und nutzte diese bei den Verhandlungen mit Ecclestone. „Dann habe ich der Dorna zugesagt und im Dezember 1991 einen Vertrag mit ihnen unterschrieben", blickt Ezpeleta auf seine Anfänge als WM-Promoter zurück.



MOTPGP

Stars kommen und gehen, der Chef bleibt: Ezpeleta 2000 mit Mick Doohan …



MOTOGP

… 2014 mit Valentino Rossi bei der Vorstellung von dessen Videospiel …



MOTOGP

… und 2019 mit Marc Márquez zu dessen 8. WM-Titel, hinten Quartararo

Es waren aber turbulente Zeiten. Die Bank Banesto, der die Dorna gehörte, geriet in eine finanzielle Schieflage und wurde 1994 von der Santander-Bank übernommen. Diese koppelte die motorsportlichen Aktivitäten der Dorna ab und machte Ezpeleta zum Direktor. Dann übernahm CVC Capital 1998 die Dorna und verkaufte sie 2005 wieder. „Wir konnten dann mit Bridgepoint und dem Kanadischen Pensions-Fonds Inhaber finden, die Beständigkeit hineingebracht haben. Und seitdem konnten wir erst richtig wachsen", blickt Ezpeleta zurück.

Erfolgsgeschichte

Was er trotz aller Turbulenzen in den 30 Jahren aus der Motorrad-WM gemacht hat, ist eine bewundernswerte Erfolgsgeschichte. Damals ein Rohdiamant, dessen sportlicher Wert durch die Titanen der 500er-Klasse bereits immens hoch war, der aber durch fehlendes Fachwissen der FIM nie sein volles Potenzial ausschöpfen konnte, ist es heute ein Milliarden-Geschäft, das sich in alle erdenklichen Bereiche eingenistet hat. Den Weg dahin hat Ezpeleta dadurch geebnet, dass er die FIM, die IRTA, die Hersteller und die Fahrer alle mit ins Boot genommen hat. Wenn es aber um Entscheidungen ging, hat er sich jeweils mit den richtigen Partnern aus diesem Pool verbündet und sich mit eiserner Hand durchgesetzt.

Von Zweitaktern auf Viertakter umzustellen, war der Wunsch der Hersteller, doch als die Kosten aus dem Ruder zu laufen drohten, hat Ezpeleta diese im Schulterschluss mit der FIM per Regelwerk gesenkt. Er hat die Fahrer angehört, wenn es um die Sicherheit ging. Heute sind ihm alle dafür dankbar.

Doch wie lange wird er diese Energie noch aufbringen können? „Ich weiß es nicht", gesteht er, und seine Augen fangen an zu glänzen. „Das Erfolgsgeheimnis der Motorrad-WM – wenn es ein Geheimnis gibt – ist, dass wir sehr gute Leute haben, die alle mit Begeisterung dabei sind. Wenn ich morgen aufhören würde, würde die MotoGP unverändert weitergehen." Nur ob sie auf lange Sicht auch dann noch solch visionäre Ideen weiterbringen, muss sich erst zeigen. Deshalb bleibt zu wünschen, dass Ezpeleta noch lange dabei bleibt. ■



MOTOGP

Monoposto-Pilot Carmelo Ezpeleta



MOTOGP

Ezpeleta war auch Motorrad-Rennfahrer, er kennt das Gefühl seiner Stars



Carmelo Ezpeleta

Geburtstag: 17. Juli 1946
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1965: erste Motorradrennen
1972: Umstieg in den Automobilsport
1975: Bau der Rennstrecke von Calafat
1981: Direktor Jarama
1991: Direktor Barcelona-Catalunya
seit 1992: Dorna

HOBBYS
Familie, Golf

Die Ungeschlagene

Vor 60 Jahren debütierte die dritte Auflage von Hondas 250er-Vierzylinder gleich mit einem Sieg. Sie gewann auch die restlichen neun Rennen der Saison 1961, und auch ihre fast baugleiche Nachfolgerin konnte im Folgejahr keinmal besiegt werden.

Von: **Imre Paulovits**

Sie hat die Konkurrenz paralysiert. Als die Honda RC162 beim Grand Prix von Deutschland auf dem Hockenheimring debütierte, fuhren Jim Redman und Kunimitsu Takahashi dem gesamten restlichen Feld gleich auf und davon. Selbst die schnellen MZ-Zweitakter von Ernst Degner, Alan Shepherd und Hans Fischer hatten gegen den infernalisch brüllenden Vierzylinder-Viertakter keine Chance. Aus der letzten Kurve heraus scherte der zierliche Takahashi aus dem Windschatten seines größer gewachsenen Teamkollegen aus und holte so den ersten Sieg von Honda in der Viertelliter-Klasse. Doch das war erst der Anfang.

Eine Woche später besetzten mit Tom Phillis, Mike Hailwood und Takahashi die Honda-Piloten bereits das gesamte Podest, und weitere drei Wochen später, bei der Tourist Trophy, gingen gleich die ersten fünf Plätze an die Fahrer der RC162. Es hätte noch schlimmer kommen können, denn der sechste im Bunde, der Schotte Bob McIntyre, fiel eine halbe Runde vor Schluss in Führung liegend aus. Und so ging es dann die gesamte Saison weiter. Bei allen restlichen Grands Prix des Jahres gab es kein einziges Podium, das nicht komplett von Honda-Piloten besetzt wurde, und in der WM-Endabrechnung belegten die Honda-Piloten die ersten fünf Plätze. So etwas hatte noch kein anderes Motorrad zuvor vollbracht.

Halbe Sache

Dabei wurde sie eigentlich zu spät fertig. Nach der Erfahrung der Saison 1960, als Honda erstmals auch eine 250er ins Gefecht nach Europa schickte, gab es eine riesige Liste von Änderungen, die in die neue einfließen sollten. Doch es benötigte Zeit, bis der neue Motor auf dem Prüfstand seine volle Zuverlässigkeit erlangte und genügend Ersatzteile für ihn fertig waren. So schickte Honda zunächst Hybriden mit dem Motor von 1960 im nagelneuen Fahrgestell zu den Frühjahrsrennen in Italien und Spanien und zum WM-Auftakt am 23. April im Montjuic-Park von Barcelona. Das neue Fahrwerk basierte auf einer völlig geänderten Rahmenkonstruktion. Hatten die RC160 von 1959, die nur in Japan eingesetzt wurde, und die RC161 noch Zentralrohrrahmen, kam nun ein unten offener Brückenrahmen mit zwei parallel verlaufenden Oberzügen zum Einsatz, in dem der Motor an mehreren Aufhängungspunkten am Getriebe und am Zylinderkopf als tragendes Element verschraubt war. Der Steuerkopf wurde in ein Rohrgeflecht eingebettet wie bei der Norton Manx, die Rohre waren an den besonders belasteten Stellen für mehr Stabilität konisch aufgespreizt. Beim WM-Auftakt in Barcelona wurde Tom Phillis mit diesem Hybriden Zweiter hinter der bewährten MV Agusta von Gary Hocking.

Schon beim zweiten WM-Lauf in Hockenheim hatten die 2RC161-Hybriden ausgedient, sie wurden an die ersten Honda-Importeure in Europa verteilt, die sie an Fahrer in den nationalen Meisterschaften weitergeben sollten. Der Motor in der RC162 hatte eine um 30 Grad nach vorn geneigte Zylinderbank und war um nicht weniger

Honda RC162: Der rot-silberne Vierzylinder läutete Hondas Siegeszug über die Konkurrenz in der Motorradwelt ein

> „Die RC162 war bei den 250ern noch Jahre später schneller als alles, was es zu kaufen gab.“
>
> Luigi Taveri

als 80 mm schmaler als ihr Vorgänger. Sie hatte keinen Ölsumpf mehr, die Trockensumpfschmierung bekam das Öl aus einem Tank unter der Sitzbank. Zwar wurden das Verdichtungsverhältnis von 10,5 : 1, der Ventilwinkel von 76 Grad und das Bohrung-Hub-Verhältnis von 44 x 41 mm vom Vorgänger übernommen, der neue Motor leistete nun aber 45 PS bei 14 000/min.

Gegenüber der RC161 konnte Honda nicht weniger als 23 Kilo einsparen, das ganze Motorrad wirkte viel aufgeräumter als noch im Jahr zuvor, und seine Architektur sollte bei allen Honda-Rennmaschinen der 1960er-Jahre bis hin zur 500er-RC181 beibehalten werden.

Erfolg der Nachfolger

Nach dem überragenden Erfolg der RC162 wurde an ihr für 1962 relativ wenig weiterentwickelt. Der Motor bekam größere Kühlrippen, die Leistung wuchs auf 46 PS an. Dafür stieg Honda mit einer zunächst auf 47 mm aufgebohrten Variante, was 284,5 ccm ergab, in die 350er-Klasse ein. Weltmeister Mike Hailwood, der nie Honda-Werksfahrer war, sondern für den sein Vater Stan die Maschinen gemietet hatte, war zu MV Agusta gewechselt, aber das tat Hondas Dominanz in der Viertelliter-Klasse keinen Abbruch. Die RC163 gewann jedes Rennen, an der sie teilnahm, und Jim Redman wurde Weltmeister vor seinen Teamkollegen Bob McIntyre. Bei den 350ern konnte Hailwood die TT mit der 350er-MV-Agusta gewinnen, doch bereits in Assen stand Jim Redman ganz oben. Als dann ab dem Ulster-Grand-Prix der Motor der RC171 mit 49 mm Bohrung und 45 mm Hub auf 339,4 ccm vergrößert wurde, gewann der Rhodesier die nächsten drei Grands Prix und wurde Doppelweltmeister.

1963 zog sich Honda vorübergehend aus der WM zurück, um sich auf die Entwicklung eines Formel-1-Rennwagens zu konzentrieren. Man überließ den Werksfahrern das Material, und auch ohne Ingenieure und Ersatzteilnachschub konnte Redman seine beiden Titel verteidigen. Damit hatte die Konstruktion der RC162 endgültig bewiesen, wie schnell und zuverlässig sie war. ■


FIM/MAURICE BÜLA

Mike Hailwood holte sich mit der RC162 seinen ersten Weltmeistertitel


HONDA

Mittragender Vierzylinder-Reihenmotor, unten offener Brückenrahmen



PAULOVITS

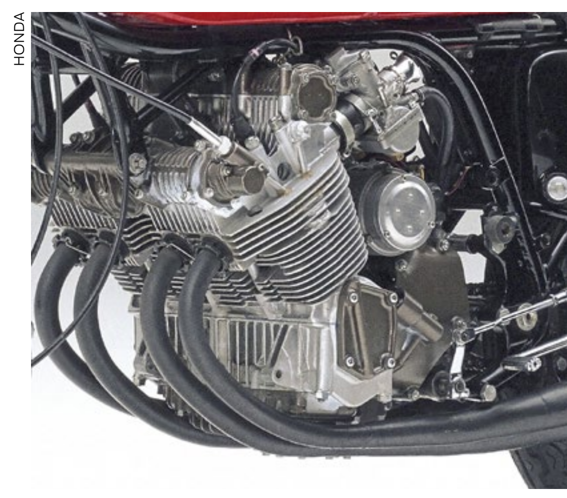
Heute darf sie bei Oldtimer-Veranstaltungen nur bis 13 000 gedreht werden

HONDA

TECHNISCHE DATEN

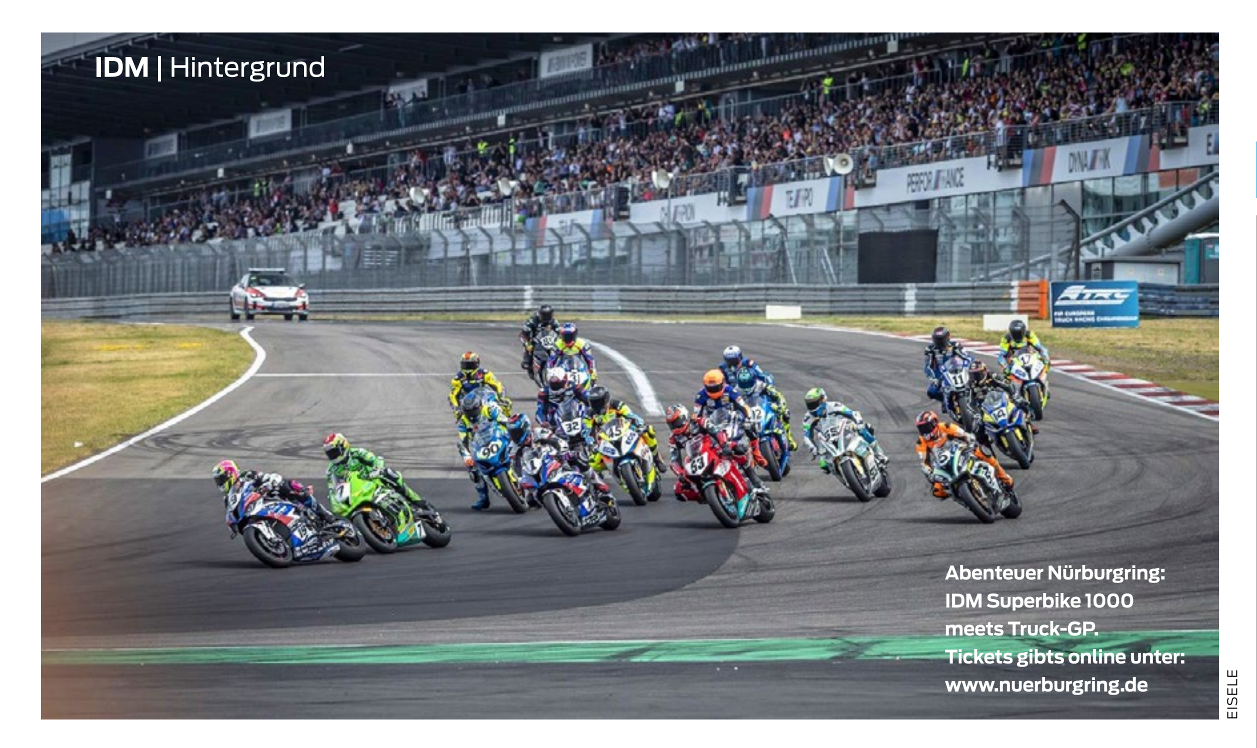


Honda RC162 (1961)	
Motor	Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakter, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	44 x 41 mm
Hubraum	249,4 ccm
Leistung	45 PS bei 14 000/min
Leergewicht	105 kg


HONDA

Reihenvierzylinder mit Trockensumpfschmierung





Abenteuer Nürburgring: IDM Superbike 1000 meets Truck-GP. Tickets gibts online unter: www.nuerburgring.de

EISELE

IDM SBK 1000

Fluch und Segen

Wenn die Superbikes am 17. und 18. August auf dem Nürburgring im Rahmen des Truck-GP fahren, herrschen wieder andere Verhältnisse. Ilya Mikhalchik meldet sich im Titelkampf zurück. Für Florian Alt ist das Spiel vorbei.

Von: **Anke Wieczorek**

Eines muss man ihm lassen: Ilya Mikhalchik ist ein zäher Hund. Der Ukrainer vom Team EGS-apha-Van Zon-BMW nimmt das Messer zwischen die Zähne, wenn es um die IDM-Krone geht. Und genau diese will er zum dritten Mal haben. Und er wird keinen Moment locker lassen, um das Ziel zu erreichen. Das weiß auch der IDM-Führende Dominic Schmitter. Der Yamaha-Pilot aus der Schweiz liegt in der Gesamtwertung mit 76 Punkten vor Valentin Debise (Kawasaki, 62 Punkte) und Bastien Mackels (Yamaha, 58 Punkte). Mikhalchik hat zwar nur 34 Punkte und ist Gesamt-Neunter, aber das hat nichts zu sagen. „Er ist der zweifache Meister, der im letzten Jahr nur von Jonas Folger geschlagen wurde", sagt Schmitter, der sich nach eigenen Angaben mit den meisten Runden auf dem Nürburgring im Vergleich zur Konkurrenz schmücken kann. Und fügt hinzu: „Ich bin hier schon einige Langstrecken-Rennen gefahren." Zum Höhenflug angesetzt hat aber auch Valentin Debise. Der Franzose gewann nicht nur das zweite Rennen der Königsklasse in Most, sondern vor anderthalb Wochen auch einen Lauf bei der Französischen Meisterschaft in Magny-Cours. Einmal losgelassen, ist der 29-Jährige kaum noch zu halten. Auf Mikhalchik angesprochen, zuckt er die Schultern. Ehrfurcht sieht anders aus.

Dass Mikhalchik in Most fehlte, lag an der Überschneidung des Termins mit dem 24-Stunden-Rennen der FIM Endurance WM, in der er ebenfalls Verpflichtungen hat. Sein Teamchef Werner Daemen hatte zudem einen Deal mit Fahrwerkshersteller Benny Wilbers gemacht. Die zwei wollten ihre Top-Fahrer Mikhalchik beziehungsweise Florian Alt aus Gründen einer zukünftigen Kooperation in Le Mans antreten lassen, um dann später beide auch wieder auf Augenhöhe um den IDM-Titel fahren zu lassen. Daraus wird bei Alt nichts.

Sein französischer Teamchef aus der Endurance-WM besteht darauf, dass der Deutsche nach dem guten Abschneiden beim Auftakt der Serie in Le Mans auch das 12-Stunden-Rennen in Estoril bestreitet, das am gleichen Wochenende wie die IDM in der Eifel stattfindet. Alt wurde eine Lizenzsperre angekündigt, falls er den Termin in Estoril nicht wahrnimmt. Das wird und will das Wilbers-Team nicht riskieren.

Florian Alt ist damit endgültig raus aus dem Rennen um die IDM-Krone. Um die geht es neben den schon genannten Herren auch Vladimir Leonov und Luca Grünwald. ■



Siegertypen: In der IDM Superbike 1000 herrscht eine hohe Leistungsdichte

EISELE

NACHRICHTEN

FINSTERBUSCH FÄHRT

Auf dem Nürburgring ist das Team GERT56 endlich vollständig in der Superbike-Abteilung. Toni Finsterbusch hat sich nach seiner langwierigen Beinverletzung auf der BMW S 1000 M beim Training in Hockenheim das nötige Rüstzeug für den verspäteten Einstieg geholt. Eigentlich wollte Finsterbusch schon in Most durchstarten, doch schon nach drei Runden merkte der Sachse, dass ein Einsatz nichts bringen würde.

KEINE DUCATI AM RING

Die Pläne von Teamchef Denis Hertrampf haben sich zerschlagen. Der umtriebige Niedersachse wollte in der Eifel die Ducati Panigale V4R an den Start bringen und Daniel Kartheininger als Fahrer einsetzen. Er muss den Einsatz vertagen. „Wir warten auf Teile, um das Motorrad entsprechend aufbauen zu können", erklärt Hertrampf. „Unser neues Wunschziel ist ein Auftritt in Schleiz, aber ich glaube kaum, dass das schon funktioniert. Danach bleiben uns noch der Red Bull Ring und Hockenheim. Dass wir kommen, steht aber fest."

WAHR STATT BUCHNER

Kevin Wahr übernimmt ab Schleiz dauerhaft die mvr-Yamaha, mit der bisher Marc Buchner gefahren ist. „Ich werde vorher in Assen trainieren, damit ich ein paar Kilometer gemacht habe und alle Hebel an der richtigen Stelle sitzen", erzählt Wahr, der seit dem Hockenheim-Finale 2020 auf keinem Rennmotorrad saß. Der Nagolder war nur mit dem E-Bike und dem Kinderanhänger unterwegs. Wahr weiß, auf was er sich in der IDM Supersport 600 einlässt, wenn er sagt: „Das wird nicht einfach, wenn ich die Konkurrenz betrachte, die sich schon eine Weile warmgefahren hat." Buchner hatte nach dem Freien Training bei der IDM in Most geworfen. Seine Schulterverletzung vom Winter bereitet auch im Nacken Probleme.



Das Dänen-Duell: Madsen (Mitte), Michelsen (rechts)

GOFFELMEYER

Danish Dynamite

In Rybnik gab es den erwarteten Showdown der Speedway-Europameisterschaft (SEC) zwischen Michelsen, Pawlicki und Madsen. Während der Pole frühzeitig alle Chancen verspielte, lieferten sich die beiden Dänen einen großartigen Kampf um Titel.

Von: **Andreas Fahldiek**

Im Fokus standen Mikkel Michelsen und Piotr Pawlicki. Beide führten vor diesem letzten Rennen in Schlesien die Gesamtwertung mit je 39 Punkten an. Der Däne bot in seinen fünf Vorläufen eine solide Leistung mit zwei Laufsiegen und drei zweiten Plätzen. Für Pawlicki endete das Rennen mit einem Desaster. Der Titelaspirant startete schwach mit einem Nuller, konnte zwar zwei Läufe gewinnen, doch ein Patzer in Heat 14 – ausgerechnet gegen Michelsen – und eine Disqualifikation wegen Startbandberührung in Heat 19 kosteten den Polen den Platz im Hoffnungslauf. Damit war sein Traum vom Titel ausgeträumt. Es kam noch schlimmer für Pawlicki. Patryk Dudek, der sich mit Bartosz Smektala direkt für den Endlauf qualifizieren konnten, beendete den Wettbewerb – wie Pawlicki – mit 46 Punkten.

Stechen um Bronze

Somit musste ein Stechen um die Bronzemedaille entscheiden, das Dudek dann deutlich gewann. Damit stand der Titelaspirant Piotr Pawlicki nicht einmal auf dem Treppchen.

Die beiden dänischen Favoriten, Mikkel Michelsen und Leon Madsen konnten sich nur über den Last-Chance-Heat für das Finale qualifizieren! Beiden lieferten sich ein sehenswertes Duell, das Michelsen gewann. Sergej Logachev und David Bellego konnten nicht mithalten und schieden aus. Der Franzose fuhr nach seiner Schlüsselbeinverletzung ein eindrucksvolles Comeback-Rennen. Nicki Pedersen hatte zwar noch immer starke Schmerzen in seinem Knie, doch der Europameister von 2016 fuhr sein erstes Rennen in dieser Serie komplett zu Ende.

Im Finale hielt Michelsen alle Trümpfe in der Hand. Ihm genügte ein einziger Punkt zum Titel. Madsen hätte nur ein Sieg (bei einem letzten Platz von Michelsen) genutzt. Dann hätte es ein Stechen der Dänen um den Titel gegeben. Michelsen (in blau) gewann den Start gegen Dudek auf der Innenbahn. Madsen hatte auf der Außenbahn keinen optimalen Start. Ende der ersten Runde konnte er aber innen an Dudek vorbeiziehen und die Aufholjagd auf seinen Landsmann beginnen.

Stechen um EM-Verbleib

Michelsen wehrte sich enorm, doch Madsen wurde immer schneller und konnte in der dritten Runde, am Ende der Gegengeraden, Michelsen innen überholen. Smektala wurde nur Letzter. Damit war er in der Gesamtwertung punktgleich mit Daniel Bewley auf Rang 5. Somit musste ein Stechen entscheiden, wer von den beiden in der 2022er-Kampagne der Speedway-EM verbleiben durfte. Der Engländer hatte auf der Innenbahn einen sehr guten Start und setzte sich schnell und deutlich ab. Natürlich war Smektala sehr enttäuscht, denn nach schwachem Auftakt konnte sich der 22-Jährige im Laufe des Turniers enorm steigern. Insgesamt gesehen hatte man sich von den Briten doch etwas mehr erwartet. Besonders vom Titelverteidiger, Robert Lambert. Seine großartige Leistung beim dritten Rennen in Danzig konnte er in Rybnik nicht wiederholen und scheiterte in den Vorläufen.

Kai Huckenbecks erklärtes Ziel war ein Platz in den Top-5. Aber an diesem Abend kam der einzige deutsche Teilnehmer nicht so richtig in Fahrt. Er fand nie das geeignete Setup für diese fast 360 Meter lange Bahn. Offensichtlich war ein deutlicher Mangel an nötigem Speed. Er begann zwar gut mit einem zweiten Platz hinter Bartosz Smektala, doch danach folge nur noch ein mageres 0-0-0-1 an Punkten. Mit diesem Resultat wurde er in Rybnik nur Letzter. Im Gesamtklassement belegte er mit 26 Punkten den neunten Platz.

Mikkel Michelsen, der in den letzten fünf Jahren in Rybnik wohnte, wurde nach 2019 zum zweiten Mal Speedway-Europameister, was ihn auch zur Teilnahme an der 2022er Speedway-Grand-Prix-Serie berechtigt. Damit ist der er zusammen mit dem Russen Emil Sayfutdinov (2014/2015) erfolgreichster Fahrer der EM. Und Dänemark ist die erfolgreichste Nation in diesem Wettbewerb. ■

SPEEDWAY-EM

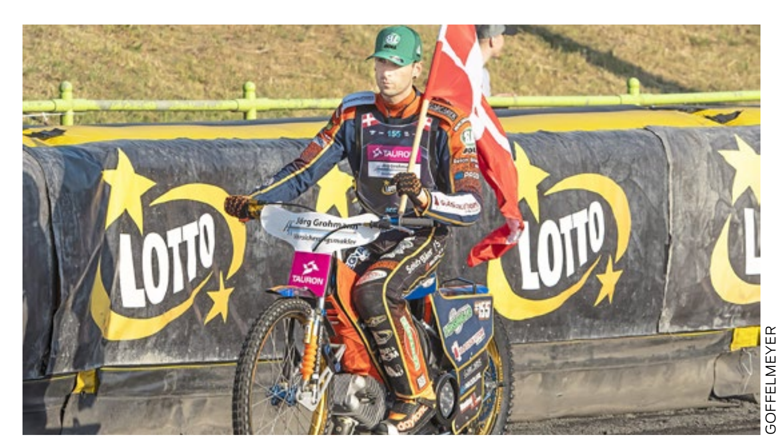
Finale 4: Rybnik (PL), 10. Juli

1.	Leon Madsen (DK)	14+ 3 Punkte
2.	Mikkel Michelsen (DK)	14+2
3.	Patryk Dudek (DK)	13+1
4.	Bartosz Smektala (PL)	12+0
5.	Sergej Logachev (RUS)	10
6.	David Bellego (F)	9
7.	Robert Lambert (GB)	9
8.	Piotr Pawlicki (PL)	7
9.	Nicki Pedersen (DK)	7
10.	Dan Bewley (GB)	6
11.	Patrick Hansen (DK)	6
12.	Rune Holta (PL)	4
16.	Kai Huckenbeck (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Rennen

1.	Mikkel Michelsen	53 Punkte
2.	Leon Madsen	51
3.	Patryk Dudek	46
4.	Piotr Pawlicki	46
5.	Dan Bewley	37
6.	Bartosz Smektala	37
7.	Robert Lambert	35
8.	Sergej Logachev	30
9.	Kai Huckenbeck	26
10.	Vaclav Milik (CZ)	24
11.	Andzejs Lebedevs (LV)	22
12.	Patrick Hansen	19



GOFFELMEYER

Zweiter EM-Titel für Mikkel Michelsen

Silk Way Rally

Die halbe Seidenstraße

Matthias Walkner gewann für KTM die zweite Marathon-Rallye 2021 mit WM-Wertung in Russland und führt nun auch die WM an. Doch auf „halbem Weg" war bei der Seidenstraßen-Rallye Schluss: Zur Einreise in die Mongolei kam es nicht mehr.

Von: **Thomas Schiffner**

Am 2. Juli begann sie, am 6. Juli war in Gorno-Altaisk Schluss. Fünf Tage zu früh endete die auf 5400 Kilometer angesetzte Seitenstraßen-Rallye, die in Omsk in Sibirien begann und in Ulan Bator enden sollte. Doch Ulan Bator liegt in der Mongolei, und am zweiten Rallye-Tag erreichte die Teams die Nachricht, dass die Strecke modifiziert werden musste. Natürlich wegen Covid-19, denn die Rallye-Organisatoren teilten mit, dass eine Einreise in die Mongolei unmöglich sei, da alle Etappenstationen dort in Covid-19-Zentren umgewandelt worden seien. Eilig wandelte man die vierte und fünfte Etappe in eine Wiederholung vorangegangener WPs um, danach fiel die Zielflagge. Die Marathon-Rallye begann durchaus mit Überraschungen, den ersten Etappensieg holte der argentinische Hero-Pilot Franco Caimi. Ihm folgte auf Stage 2 die australische GasGas-Neuverpflichtung Daniel Sanders, womit Ross Branch aus Botswana für Yamaha die Führung übernehmen konnte. Auf der längsten, dritten Etappe über 666 Kilometer übernahm Matthias Walkner für KTM das Kommando. Er gewann vor Skyler Howes (Husqvarna) und hatte jetzt 2.23 min Vorsprung vor Caimi. Mit den Plätzen 2 und 3 auf den beiden provisorischen WP-Wiederholungen der vorangegangenen Etappen sicherte sich Walkner den Gesamtsieg vor Howes und Caimi. Sebastian Bühler (Hero) erreichte einen guten fünften Rang. Seltsam: Obwohl nur fünf Etappen gefahren wurden, wertete die FIM mit Koeffizient 1,5 für Marathon-Rallys, die mehr als sechs Etappen haben müssen. ■


Walkner mit sechs Minuten Vorsprung, die Begeisterung der Russen war groß

CROSS-COUNTRY-WM

Silk Way Rally (RUS): 02.–06. Juli

1.	Matthias Walkner (A), KTM	6.19,18 h
2.	Skyler Howes (AUS), Husqv.	+ 6.20 min
3.	Franco Caimi (RA), Hero	+ 6.26 min
4.	Daniel Sanders (AUS), GasGas	+ 7.19 min
5.	Sebastian Bühler (D), Hero	+ 10.18 min
6.	Adrien van Beveren (F), Yamaha	+17.39 min
7.	Luciano Benavides (RA), Husqv.	+18.90 min
8.	Andrew Short (USA), Yamaha	+49.24 min
9.	Joaquim Rodrigues (P), Hero	+1:20.52 h
10.	Ross Branch (BWA), Yamaha	retired

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 6 Läufen

1.	Matthias Walkner	58,0 Pkte.
2.	Skyler Howes	36,0
3.	Daniel Sanders	33,0
4.	Franco Caimi	32,0
5.	Adrien van Beveren	31,0
6.	Ross Branch	25,0
7.	Sebastian Bühler	24,0
8.	Luciano Benavides	24,0
9.	Andrew Short	23,0
10.	Joaquim Rodrigues	20

US-Pro-Motocross-Meisterschaft Southwick

Ferrandis bleibt vor Roczen

Auch im sandigen Southwick war Dylan Ferrandis nicht zu bremsen. Der Franzose holte sich den dritten Sieg in Folge bei Runde 5 der US-Motocross-Meisterschaft. Die weiteren Podiumsplätze belegten Ken Roczen und Justin Barcia.

Von: **Frank Quatember**

Southwick gilt als bekannteste Sandstrecke der USA, im Vergleich zu Europa-Tracks wie Lommel oder Lierop trifft die Beschreibung sandig eher zu. Im ersten Lauf der 450er-Klasse mogelte sich Ferrandis geschickt innen durch die Startkurve zum ersten Holeshot der Saison und übernahm die Führung. Am Hinterrad klebte Teamkollege Aaron Plessinger, während der Mattstedter Ken Roczen als Sechster das Rennen begann. Im Kampf um das Laufpodium musste Plessinger sich dem schnellen Justin Barcia (GasGas) beugen, Spitzenreiter Ferrandis konnte für Yamaha die Führung mühelos verteidigen. Ken Roczen biss sich lange Zeit die Zähne an Adam Cianciarulo im Kampf um Platz 5 aus, ehe er in Runde 12 den Kawasaki-Piloten mit einem unsanften Blockpass ausbremsen konnte.

Lauf 2 begann mit dem Startsieg von Cooper Webb (KTM), der aber umgehend von Roczen von der Spitze verdrängt wurde. Beim Yamaha-Team wurde es hitzig, Plessinger schied nach wenigen Sekunden mit Motorschaden aus. Als auch noch das Motorrad von Ferrandis qualmte, stieg der Stresslevel im Yamaha-Team in den roten Bereich. Ferrandis nahm Tempo heraus, schaffte trotzdem Platz 3 und damit den Tagessieg. „Ich wollte unbedingt noch Ken knacken, aber das Risiko war zu hoch", stöhnte Ferrandis im Ziel verärgert. Der Laufsieg ging an Eli Tomac (Kawasaki), der Ken Roczen zur Rennhälfte passierte. ■


HRC

Wieder nur Zweiter: Ken Roczen

US-PRO MOTOCROSS

Southwick (USA): 10. Juli

1.	Dylan Ferrandis (F), Yam.	1-3
2.	Ken Roczen (D), Honda	4-2
3.	Justin Barcia (USA), GasGas	2-4
4.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	8-1
5.	Cooper Webb (USA), KTM	6-5
6.	A. Cianciarulo (USA), Kawas.	5-6
7.	Chase Sexton (USA), Honda	7-8
8.	Marvin Musquin (F), KTM	10-7
9.	Dean Wilson (GB), Husqv.	12-9
10.	Joseph Savatgy (USA), KTM	11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 5 von 12 Rennen

1.	Dylan Ferrandis	224 Pkte.
2.	Ken Roczen	205
3.	Eli Tomac	167
4.	Aaron Plessinger	163
5.	Justin Barcia	161
6.	Chase Sexton	159
7.	Adam Cianciarulo	147
8.	Cooper Webb	133
9.	Christian Craig	124
10.	Marvin Musquin	115



Im Freien genauso stark wie unter dem Hallendach: Auftaktsieger Billy Bolt

FUTURE7 MEDIA

SuperEnduro schlägt alle

Der amtierende Super-Enduro-Weltmeister Billy Bolt gewann den Auftakt zur neugeschaffenen Hardenduro-WM im italienischen Abestone. Dabei entsprach der Wettbewerbsmodus überhaupt nicht dem Format der indoor ausgetragenen SuperEnduro-WM.

Von: **Robert Pairan**

Doch schon bei der Qualifikation konnte sich der Brite Bolt durchsetzen: Ein anspruchsvoller, rund 10 Kilometer langer Rundkurs wurde auf Zeit gefahren. Nur die besten 50 Fahrer wurden dann für den eigentlichen Wettbewerb am Sonntag zugelassen.

So ging Billy Bolt als erster Teilnehmer an den Start, während WESS-Titelverteidiger Manuel Lettenbichler dessen Vorsprung von 12 Sekunden abwarten musste. Doch schon bald war der Deutsche am Hinterrad des Briten, und beide Fahrer kämpften sich abwechselnd an die Spitze. In den schweren Auffahrten übernahm meist Lettenbichler die Führung, während sich Bolt in den Abfahrten als der Schnellere erwies. Nach der letzten Abfahrt konnte Bolt dann auch seinen Konkurrenten bis ins Ziel hinter sich halten. Beide Fahrer hatten sich fast eindreiviertel Stunden gegenseitig zu Höchstleistungen angestachelt. Der Dritte kam erst 13 Minuten später ins Ziel: Altmeister Graham Jarvis war nur von Startplatz 9 ins Rennen gegangen und wurde im Verlauf der Strecke immer besser und schneller.

Tankstopp gespart

Dazu verzichtete der schon 46-jährige Brite auf den Tankstopp und war damit fast eine Minute schneller im Ziel als Jonny Walker, bester Fahrer auf einer italienischen Beta. „Durch den späten Start hatte ich viel Verkehr vor mir und konnte die Führenden dann nicht mehr einholen. Aber ich habe gezeigt, dass meine Fitness gut genug ist, und deshalb hoffe ich schon auf den nächsten Wettbewerb“, meinte der Altmeister auf seiner Husqvarna anschließend. Während Bolt überglücklich war, an diesem Wochenende alles gewonnen zu haben, was man gewinnen konnte, übte sich Lettenbichler ein wenig in Zweckoptimismus: „Ich bin zwar enttäuscht, nicht gewonnen zu haben, aber der zweite Platz ist ein guter Saisonstart.“

Der neue Wettbewerb in der Toskana entsprach bei seiner Premiere bereits allen Wünschen für eine anspruchsvolle Streckenführung in den steinigen Bergen.

Was jetzt zum Auftakt wurde, war in Wirklichkeit schon der geplante dritte Lauf zur Hardenduro-Weltmeisterschaft: Der erste Lauf in Portugal war durch die Covid-Einschränkungen so reduziert, dass der anschließende heftige Regen eine WM-Wertung unmöglich machte. Der zweite Lauf am österreichischen Erzberg musste gleich ganz abgesagt werden. Als nächster Lauf sind Ende Juli die Red Bull Romaniacs geplant, das Finale wurde als achter Lauf Ende Oktober beim Getzen-Enduro im Erzgebirge festgelegt. ■

HARDENDURO-WM

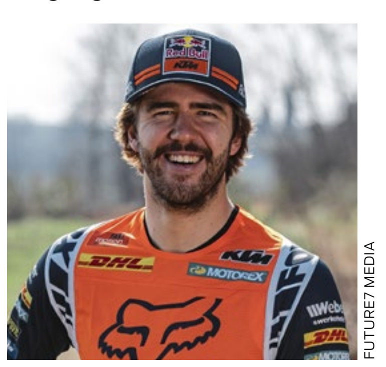
Abestone (I), 10./11. Juli

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1:44.36 h
2.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	+41,68 s
3.	Graham Jarvis (GB), Husqv.	+13.37,82 m
4.	Jonny Walker (GB), Beta	+14.35,02 m
5.	Alfredo Gomez (E), Husqv.	+15.03,06 m
6.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	+17.52,93 m
7.	Mario Roman (E), Sherco	+27.48,70 m
8.	Wade Young (ZA), Sherco	+29.42,32 m
9.	Michael Walkner (A), GasGas	+30.15,41 m
10.	Francesc M. Clota (E), Rieju	+45.24,96 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Läufen

1.	Billy Bolt	20 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	17
3.	Graham Jarvis	15
4.	Jonny Walker	13
5.	Alfredo Gomez	11
6.	Taddy Blazusiak	10
7.	Mario Roman	9
8.	Wade Young	8
9.	Michael Walkner	7
10.	Francesc Moret Clota	6



FUTURE7 MEDIA

Hat gut lachen: Manuel Lettenbichler

NACHRICHTEN

BRITISCHER SIEG IN DER PAAR-EM

Die Qualifikation zum Finale der Speedway-Paar-Europameisterschaft in Debrecen (H) gewann das Paar aus Großbritannien (27 Punkte) mit Ellis (11), Harris (10) und Brennan (6) vor Dänemark (Hansen 14, Pedersen 9) und der Slowakei (Vaculik 16, Valkovic 5). Das Finale ist am 24.07. in Macon.

BERGHAUPTEN GEWINNT IN STRALSUND

Den zweiten Lauf zum Speedway Team Cup 2021 gewann in Stralsund am Samstag Berghaupten mit 36 Punkten vor Diedenbergen (34), dem Auftaktsieger MSC Brokstedt (27) und Gastgeber Nordstern Stralsund (23).

DOPPEL-GPS AUCH IN LUBLIN UND TORUN

Der scheidende GP-Promoter BSI Speedway hat nun auch die GP-Rennen in Lublin (7./8. August) und Torun (1./2. Oktober) zu Doppel-GPs erklärt. Damit liegt die Gesamtzahl an Rennen zwar weiter bei elf, jedoch nur, weil in Prag und Polen acht Rennen als Doppel-GP stattfinden.

TEBBE GEWINNT BENEFIZ-RENNEN MULMSHORN

Jörg Tebbe (20 Punkte) siegte bei seinem ersten Einsatz seit einem Jahr beim Benefiz-Sandbahnrennen in Mulmshorn vor Stephan Katt (13) und Christian Hülshorst (12). Seitenwagen-Sieger wurde der Däne Mike Frederiksen mit Dennis Smith (NL).

DREI NIEDERLAGEN FÜR LANDSHUT/WITTSTOCK

Die Landshut Devils unterlagen am Wochenende in der 2. polnischen Speedway-Liga in Opole mit 39:51 Punkten. Die Wölfe Wittstock mussten am Samstag zu Hause gleich zwei Niederlagen einstecken: Zunächst verloren sie in einem nach acht Läufen abgebrochenen Match gegen Rzeszow mit 19:28. Sieben Stunden später verloren sie auch das Heimrennen gegen Daugavpils mit 34:55.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW





Z8, unfallfrei, 55000 km, 294 kW (400 PS), silber, Klima, VB 225.000,- €. 40822 Mettmann, Tel. 0175/4000911

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56822

BMW Alpina



Roadster S gesucht, Tel. 0171/4167106 H

Citroën





1968 Citroen DS 21 Usine, Originalcabriolet mit 1A Historie! € 210.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Corvette





Z06 C7 R edition, EZ 02/16, 35000 km, 8AT, super Zustand, keine Rennstrecke, von privat, 100.000,- €. +49 157 37266041

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56774

Ferrari



2002/13 Ferrari 575/612/599 mit Handschaltung und geringer Laufleistung… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



1981 Ferrari 512 BB, deutsches Auto, 2. Hand, erst 64.536 km! € 235.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1950 Jaguar XK120 Alloy, Rarität! Siehe Film Cargold YouTube € 249.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Land Rover



Range Rover Sport 5.0 V8 Autobiography, EZ 08/2012, 43200 km, 375 kW (510 PS), schwarz, Leder bicolor, Scheckheft, Bestzustand, 39.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56796

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati



www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56751



GLC 350 d 4MATIC Coupé AMG Interieur, EZ 08/2017, 63600 km, 190 kW (258 PS), schwarz, HeadUp, Comand, Burmester, Standh., 43.780,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56808

Morgan



Morgan Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht, Tel. 0171/4167106 H

Oldtimer





AH 3000 MK III, Bj. 65, in absolutem Top-Zustand, total restauriert, seither 35000 km gefahren, ein original Heinz Moser Austin Healey aus Austria. VB 74.000,- €. Tel. 0175/7687896

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



997 Turbo, 2007, orig. 27000 km, 1.Hd., 1. Lack, dt. Fzg., perfekt original, 92.500,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56799

www.Rennsportshop.com



1971 Porsche 911 T, sensationell Original erhalten! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

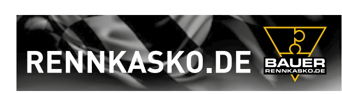


Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021, www.amc-burgau.de



Versicherungen









Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 31/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2021 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

In Goodwood begab sich Ferrari auf feindliches Territorium. Am Tag des EM-Finales zeigten die Italiener dennoch Flagge

DTM – die tolle Meisterschaft

Zur Kritik an der GT3-DTM MSa 29/2021

Ob mit GT3-Boliden oder sogenannten Tourenwagen – für mich als Fan des Sports macht es überhaupt keinen Unterschied. Ich möchte spannenden Motorsport mit Positionskämpfen sehen – nah am Geschehen, ich möchte die Autos hören und Gummi riechen und sicherlich auch die verschiedenen Charaktere der Fahrer miterleben. Alles mit zigtausenden Fans auf den Rängen. Wie kann es da wichtig sein, ob mit einem Tourenwagen oder einem GT3 gefahren wird? War unser geliebter Sport seinerzeit besser, als noch mit Ford Capri und Porsche 935 in der DRM oder in den verschiedenen Nachfolgeserien der DTM mit einem BMW M3, Mercedes CLK, Opel Calibra, Audi TT oder Aston Martin Vantage gefahren wurde? Die Welt bleibt in Bewegung. Lasst uns offen dafür sein, um alles mitzuerleben und zu genießen. DTM heißt für mich schon immer „Die tolle Meisterschaft“! So muss das.

Michael Kuntze
D-40723 Hilden

Hübsche Mädels in Rennautos

Zu Frauen im Motorsport MSa 30/2021

Es ist schlimm, wenn man sieht, dass über Esmee Hawkey und Sophia Flörsch nicht berichtet werden kann, weil beide Damen ja „sehr schlecht platziert waren“. Schlechte Ausrede, weil zumindest der sensationelle zwölfte Platz im Samstags-Quali von Esmee Hawkey einer Erwähnung bedurft hätte. Das könnte man noch akzeptieren, aber eine W-Series, die im Rahmenprogramm der Formel 1 sogar bei Sky übertragen wird, fand überhaupt keine Erwähnung in MSa. Stattdessen wird über eine Formel E seitenweise jeder Schnipsel geschrieben, obwohl das mit Motorsport nix zu tun hat. Rennfahrerinnen bekommen keinerlei Support der Printmedien. Motorsport und hübsche Frauen, das will man doch sehen! Und anders als in den 70er-, 80er-Jahren sitzen die Mädels jetzt IN den Autos und bieten tollen Motorsport.

Peter Berger
D-61191 Rosbach vor der Höhe

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. Juli: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw)

12. August: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

30. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 16. Juli

12.25	Formel 2 Silverstone, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 15.15	Formel 1 Silverstone, FP1 **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
16.50	W Series Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.45	Formel 2 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
18.30	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 18.55	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
Samstag, 17. Juli		
05.50	Supercars Townsville, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.15	Endurance-WM Estoril, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
09.40	Formel 2 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Silverstone, FP2 **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
14.15	W Series Silverstone, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.35	Formel 2 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.00	Formel 1 Silverstone, Sprintrennen **LIVE**	Sky F1*/SRF info
ca. 17.10	Formel 1 Silverstone, Sprintrennen **LIVE**	ORF 1
19.45	IMSA-Sportwagen, Lime Rock Park **LIVE**	Motorvision TV*
20.00	Formel 1 Silv., Sprint (Zus., Wh. 23.00)	Sky Sport News
Sonntag, 18. Juli		
06.30	Supercars Townsville, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
07.35	Supercars Townsville, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.00	Endurance-WM Estoril, Rennen (Zus.)	Eurosport 1
11.40	Formel 2 Silverstone, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Sportwagen-WM Monza, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.05	Rallye-WM, Highlights der bish. Saison	Servus TV A**
12.15	Porsche Supercup Silverst., Rennen **LIVE**	Eurosport 1
13.00	Rallye-WM Estland, Power Stage **LIVE**	Servus TV A**
14.10	Formel E New York, Highlights	ORF 1
14.30	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
15.20	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
15.55	Rallye-WM Estland, Power Stage (Aufz.)	Servus TV D**
18.10	Formel 1 Silverstone, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
ab 18.30	Motocross-WM Oss, alle Läufe	Eurosport 2*
20.00	Formel 1 Silv., Rennen (Zus., Wh. 23.00)	Sky Sport News
20.30	NASCAR Cup Series, Loudon **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 19. Juli		
00.30	Rallye-WM Estland, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 16. Juli

21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Freitag	redbull.tv
Samstag, 17. Juli		
ca. 12.40	IDM SBK 1000 Nürburgring, 2. Quali **LIVE**	YouTube/FB***
	www.youtube.com/user/Motorrad (auch f. Rennen)	
ca. 13.45	Truck-EM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 15.45	Truck-EM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 16.45	IDM SBK 1000 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube/FB***
ca. 18.05	Truck-EM Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 19.45	IMSA-Sportwagen, Lime Rock Park **LIVE**	imsa.com/tvlive
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Samstag	redbull.tv
Sonntag, 18. Juli		
ca. 13.05	Truck-EM Nürburgring, 4. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 14.00	IDM SBK 1000 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube/FB***
ca. 15.20	Truck-EM Nürburgring, 5. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 17.20	Truck-EM Nürburgring, 6. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
21.00	Rallye-WM Estland, Highlights Sonntag	redbull.tv

* kostenpflichtig   ** D = nur Deutschland, A = nur Österreich
*** www.facebook.com/internationale.deutsche.motorradmeisterschaft

Vorschau



XPB
Formel 1 in Silverstone: Erster Grand Prix mit Sprintrennen – und mehr Action?


HYUNDAI
Rallye-WM in Estland: Kann Hyundai das Ruder noch einmal herumreißen?


EWC
Endurance-WM: Kann YART bei den 12 Stunden von Estoril wieder gewinnen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15.–18.07.	Rallye-WM, Otepää/Estland	EST
17.07.	IMSA-Sportwagen, Lime Rock	USA
17./18.07.	Truck-EM, Nürburgring	D
17./18.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Loudon	USA
17./18.07.	Supercars Australien, Townsville	AUS
18.07.	Formel 1/F2, Silverstone	GB
18.07.	Sportwagen-WM, Monza (6h)	I
18.07.	Super GT, Motegi	J

Motorrad

16./17.07.	Speedway-WM, Prag	CZ
17.07.	Endurance-WM, 12h Estoril	P
17.07.	US-Motocross, Millville	USA
17./18.07.	Enduro-WM, Saaremaa	EST
17./18.07.	IDM (nur Superbike 1000), Nürburgring	D
18.07.	Motocross-WM, Oss	NL
18.07.	Speedway U21 DM, Olching	D
18.07.	2. poln. Speedway-Liga, Landshut-Poznan	D

MotorKlassik
MARKTPLATZ

„Oh Lord, won‘t
you buy me a
Mercedes Benz.“

JANIS JOPLIN

